

NOTICE

SUR

LA TRANSPORTATION

A LA GUYANE FRANÇAISE

ET A LA NOUVELLE-CALÉDONIE.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Lorsque la transportation prit place, il y a quinze ans, dans le droit pénal français, ce fut au département de la marine qu'échut le soin d'appliquer ce nouveau régime pénitentiaire.

Le département n'était pas préparé à cette mission; les hésitations, les tâtonnements étaient donc inévitables, et pendant la période de début l'Administration dut, dans l'intérêt même de l'œuvre dont le sort lui était confié, s'abstenir de toute appréciation qui eût pu faire naître des alarmes irréfléchies ou des espérances prématurées. Bien que toutes les difficultés ne soient pas encore aplanies, elle peut aujourd'hui se départir de cette réserve.

Avant d'entrer dans l'exposé des expériences faites et des résultats acquis, il est utile de rappeler les conditions dans

lesquelles la transportation a été créée et les actes qui la régissent.

CHAPITRE PREMIER.

LÉGISLATION.

La question des établissements pénitentiaires extérieurs a pris naissance au milieu de nos troubles politiques. Effrayé des périls que pouvait faire courir à nos institutions fondamentales la présence des hommes audacieux qui avaient, aux journées de juin, mis, pour ainsi dire, une armée au service d'idées redoutables, le Gouvernement avait, dès 1848, cherché un moyen d'éloigner ces éléments dangereux. De là vint la loi du 8 juin 1850, qui désignait les îles Noukaïva et Waïtahu comme siége de la déportation à deux degrés.

Vers la fin de 1850, la question était reprise à un point de vue plus général; cette fois, c'était une réforme pénale que l'on voulait réaliser, une colonisation à l'instar de celle qu'avait fondée l'Angleterre; une sorte d'évolution du droit criminel où l'on espérait trouver le double avantage de donner à la sécurité publique des garanties plus sérieuses, de rendre la répression plus humaine, et de la moraliser en l'utilisant au profit de la colonisation française.

Le projet qui fut, à cette époque, délibéré dans le sein d'une commission, n'allait pas jusqu'à substituer la déportation à la peine des travaux forcés, il la combinait avec cette peine, il l'y ajoutait comme tempérament, comme récompense du repentir, comme refuge aux hommes de bonne volonté. Cette pensée se faisait jour dans le message présidentiel du 12 novembre 1850, annonçant une réforme pénitentiaire en même

temps que des mesures propres à rendre la surveillance de la haute police plus efficace.

Une seconde commission fut instituée le 21 février 1851, sous la présidence de l'amiral, baron de Mackau, pour étudier de nouveau la question, particulièrement au point de vue du choix de la colonie pénitentiaire. Déjà, la Guyane avait été proposée, mais on admettait aussi qu'on pourrait, dans le même but, utiliser l'Algérie.

La Commission opta pour la Guyane. Si l'on songe qu'à cette époque la France ne possédait que cette seule colonie qui fût assez étendue et assez peu peuplée pour se prêter au développement indéfini d'une immigration pénitentiaire (1), on reconnaîtra qu'il était impossible de faire un autre choix.

De nouveaux troubles politiques vinrent déplacer encore la question : un décret-loi du 8 décembre 1851, le point de départ de la législation actuelle, donna au Gouvernement la faculté de transporter pour cinq ans au moins et pour dix ans au plus, soit à Cayenne, soit en Algérie, les individus placés sous la surveillance de haute police, reconnus coupables de rupture de ban ou d'avoir fait partie d'une société secrète. Les conséquences de la transportation étaient l'obligation au travail sur un établissement pénitentiaire; la privation des droits civils et politiques et l'assujettissement aux lois et à la juridiction militaire.

C'est à cette époque que commence la tâche départie au Ministère de la marine.

Des circulaires inspirées par une équitable sollicitude en faveur de ceux que l'entraînement des opinions avait seul compromis, réservèrent l'exil à la Guyane pour les repris de

(1) La mesure récente de l'émancipation avait consommé la ruine des exploitations agricoles et des habitations de la Guyane, les affranchis ayant abandonné en masse les ateliers.

justice uniquement, et pour les individus que les commissions militaires désigneraient comme plus particulièrement dangereux.

Ainsi, d'accord en cela avec le sentiment public, le Gouvernement traçait dès l'origine une ligne de démarcation entre le déporté politique et le criminel ordinaire.

Plus tard, sur un rapport du Ministre de la marine, en date du 20 février 1852, le Gouvernement offrit la transportation comme une faveur aux forçats en cours de peine, et plus de trois mille d'entre eux l'acceptèrent spontanément. Des adoucissements de peine, auxquels les condamnés devaient être sensibles, leur étaient garantis; les hommes ne seraient plus accouplés; ils ne porteraient plus la chaîne, ils ne seraient plus attachés la nuit; une liberté relative leur était promise. On jetait ainsi les fondements d'un système nouveau qui devait être consacré et complété deux ans plus tard par la loi du 30 mai 1854.

En attendant que le Gouvernement pût associer le Corps législatif à son œuvre, il ouvrait, par le décret du 27 mars 1852, la porte des bagnes aux forçats disposés à se rendre volontairement à la Guyane.

Ce décret, dont les dispositions essentielles se retrouvent dans la loi du 30 mai 1854, peut se résumer ainsi : les hommes sont employés aux travaux de la terre et aux travaux d'utilité publique; c'est l'accomplissement de la peine; après *deux ans* de bonne conduite ils peuvent travailler comme engagés hors des pénitenciers ou contracter un mariage et obtenir une concession de terrain : ici, la réhabilitation commence; après dix ans la concession peut devenir définitive; là finit l'épreuve, et le forçat devient colon.

Le même décret ouvre aux familles que les condamnés ont laissées en France la faculté d'aller les rejoindre. Ainsi, ces

malheureux, que la faute de leur chef chasse pour ainsi dire des lieux qui ont été témoins de leur honte, vont trouver un refuge contre le mépris public.

Mais la disposition qui doit être particulièrement signalée, est celle qui astreint les libérés à rester dans la colonie, savoir : ceux qui ont été condamnés à moins de huit ans de travaux forcés, pour un temps égal à la durée de leur peine; ceux qui ont été condamnés à huit ans et au delà, pour toute leur vie. Cette disposition est d'une importance capitale, elle résume l'esprit de l'acte, elle en détermine le caractère, c'est sur elle, en réalité, que repose la réforme pénale. Le double projet d'écarter du sein de la société métropolitaine ces existences qui ne pouvaient plus se fondre en elle, et de les placer en même temps dans un milieu où elles devaient retrouver les éléments d'une vie normale, n'était réalisable qu'à la condition de river pour ainsi dire l'homme à sa nouvelle patrie.

Si l'histoire de notre pays n'était là pour nous l'apprendre, l'expérience que nous venons de faire depuis quatorze ans nous démontrerait combien l'expatriation définitive répugne à l'esprit français, et à ce point de vue on peut être assuré que la transportation sera toujours une véritable peine, un sévère châtiment et nullement, comme on a paru le craindre, un encouragement, une provocation au crime. La meilleure preuve à en donner est la résistance qu'opposent opiniâtrément à l'idée de colonisation tous les condamnés qui ne sont astreints *qu'à une résidence temporaire.* C'est là, pour le dire en passant, un point sur lequel il sera peut-être un jour nécessaire d'appeler l'attention du législateur.

Le décret du 27 mars 1852 offrait, en outre, aux *condamnés libérés en France*, un asile à la Guyane contre la misère et les

sollicitations dangereuses qui les attendent à la sortie des bagnes. Il créait la transportation volontaire.

Il modifiait en même temps, par nécessité, les effets civils de la loi pénale en autorisant la remise totale ou partielle des droits civils à des condamnés en cours de peine. L'idée de colonisation implique nécessairement l'exercice de certains droits. En replaçant l'homme sous la loi générale de responsabilité, on doit lui rendre ses moyens d'action, ses moyens de défense. Cette sorte d'émancipation partielle et conditionnelle était d'ailleurs réservée par le décret à ceux qui auraient su la mériter par un retour sérieux aux idées du bien.

Après avoir édicté des peines sévères contre les transportés de toute catégorie, qui tenteraient de se soustraire à l'obligation de résidence, le décret plaçait toute la colonie pénale sous la juridiction militaire.

Peu de temps après, le 31 mai 1852, un second décret, rendu à la suite d'actes insurrectionnels commis à Lambessa, ordonnait le transfèrement à la Guyane des transportés de 1848 et de 1852, condamnés à une peine afflictive ou infamante ou qui se refusaient au travail et à l'obéissance.

Le 20 août 1853, un décret rendu sur la proposition du Ministre de la marine autorisait les colonies à transférer à la Guyane les individus d'origine asiatique ou africaine, condamnés aux travaux forcés ou à la reclusion. Les colonies, ne possédant pas les établissements nécessaires pour faire subir chez elles ces deux sortes de peines, envoyaient jusque-là leurs condamnés en France. Mais pour les hommes de couleur ce changement de climat avait des conséquences funestes; la création des établissements de la Guyane offrait naturellement le moyen de rendre à ces malheureux les conditions climatériques essentielles à leur existence, et de fournir en même temps à la transportation un con-

tingent de travailleurs précieux pour les défrichements (1).

Enfin, la loi du 30 mai 1854 vint compléter les conditions de la réforme pénitentiaire et donner à la pensée du Gouvernement sa forme définitive.

Cette loi qui reproduit, comme on l'a dit, la plupart des dispositions du décret du 27 mars 1852, y apporte toutefois quelques modifications qu'il est utile de signaler. Elle ne limite plus au seul territoire de la Guyane la faculté de créer des établissements pénitentiaires, laissant à cet égard au Gouvernement toute latitude pour concilier les nécessités de la répression avec les devoirs d'humanité. Elle supprime la peine des travaux forcés pour les individus âgés de soixante ans; elle maintient expressément, à l'égard des forçats, les pénalités du bagne.

En matière de concession de terrains, la limite du temps d'épreuve disparaît; l'administration reste maîtresse d'en mesurer la durée d'après la gravité de la peine et d'après les efforts du condamné vers sa réhabilitation; toutefois, la loi aggrave les dispositions du décret de 1852 en ce sens qu'elle ne permet de rendre la concession définitive qu'après la libération du condamné. De même que le décret de 1852, mais dans des termes plus explicites, la loi de 1854 laisse à un règlement d'administration publique le soin de déterminer : 1° le régime disciplinaire des établissements des travaux forcés; 2° les conditions auxquelles seraient faites les concessions; 3° l'étendue des droits des tiers et de la famille des concessionnaires sur les terrains concédés. Enfin, cette loi applique la transportation aux individus condamnés antérieurement au 30 mai 1854, sans toutefois les astreindre à la résidence dans la colonie, après leur libération.

(1) Par un privilége de leur constitution physique les individus de race africaine ou asiatique échappent généralement au danger des fièvres paludéennes qu'engendrent les travaux de desséchement et de défrichement.

Le dernier acte réglementaire sur la transportation est le décret du 29 août 1855.

Pour mettre fin à des hésitations qui s'étaient produites dans l'application des règlements aux diverses catégories de transportés, et aussi pour avoir raison de certaines prétentions qui ne pouvaient se concilier avec le bon ordre et les nécessités d'une sage administration, ce décret déclare soumis à l'obligation du travail, à la juridiction et à la discipline militaires tout individu subissant la transportation à quelque titre que ce soit.

Les libérés rentrent dans le libre exercice de leur profession, à leurs risques et périls, mais ils restent justiciables des conseils de guerre pendant tout le temps de leur résidence obligatoire.

En résumé, la transportation se recrute dans les catégories suivantes : condamnés aux travaux forcés; reclusionnaires coloniaux de race asiatique ou africaine; repris de justice en rupture de ban; affiliés à des sociétés secrètes.

Pour les condamnés aux travaux forcés, la transportation est une transformation bien plutôt qu'une modification de la peine. La chaîne, l'accouplement, le costume, qui étaient, pour ainsi dire, les insignes de l'infamie, disparaissent du régime habituel et ne restent que comme moyen d'intimidation et de discipline. Si le pouvoir de contenir et de punir la révolte n'est pas affaibli, à côté de lui vient prendre place un pouvoir nouveau, celui d'arracher au mal, de retirer de l'abîme les hommes de bonne volonté, de séparer ce qui est perverti de ce qui n'est que coupable, le scélérat qui brave la loi, du malheureux qui la subit. La société métropolitaine purgée d'éléments dangereux et menaçants, le repentir du coupable encouragé et récompensé, tels sont les effets qui, dans un avenir plus ou moins prochain, doivent sortir de la transportation; telle est la réforme qu'elle porte en elle.

Jusqu'à ce jour, le Gouvernement n'a établi la transportation que dans deux colonies : la Guyane d'abord, et plus tard, la Nouvelle-Calédonie.

On va exposer successivement les faits qui se rapportent à chacune de ces deux tentatives.

CHAPITRE II.

DE LA TRANSPORTATION À LA GUYANE.

---

§ 1er. — HISTORIQUE.

Aussitôt après la promulgation du décret du 8 décembre 1851, le département de la marine dut s'occuper de faire préparer tout à la fois des moyens de transport, des approvisionnements et des installations dans la colonie; il se mit immédiatement à l'œuvre.

Rien n'était prêt à la Guyane pour une semblable entreprise. Afin de gagner du temps et aussi dans la pensée qu'un acclimatement préalable préparerait mieux les transportés aux épreuves du climat tropical, on songea à créer un dépôt temporaire aux îles des Saintes, dépendance de la Guadeloupe. Les hommes devaient y séjourner pendant qu'on installerait aux îles du Salut, en face des côtes de la Guyane, des baraquements envoyés de France. Des instructions pressantes invitèrent l'Administration de Cayenne à faire sans retard les études et les recherches nécessaires pour déterminer l'emplacement des établissements définitifs. On achevait dans les ports l'armement des bâtiments affectés au transport des hommes; on préparait les approvisionnements de vivres et de matériel que commandait une installation improvisée. Des mesures administratives pourvoyaient à l'accroissement du personnel médical et de l'effectif militaire de la colonie.

Durant ces préparatifs, intervint la mesure qui provoquait la transportation volontaire des forçats enfermés dans les bagnes. Il fallut prendre de nouvelles dispositions. Un rapport du 20 février 1852, approuvé par S. A. le Prince Président, réglait le régime alimentaire, le couchage, le casernement, l'habillement des forçats et le classement par catégories, selon la gravité des condamnations et d'après la conduite des hommes.

Les choses prenaient ainsi un développement qu'on n'avait pas prévu et qui devait modifier les premiers projets. On renonça à l'installation provisoire des Saintes, pour ne s'occuper que de celle des îles du Salut. L'activité redoubla dans les ports. Des convois d'approvisionnements partaient pour la Guyane et, dans le délai de deux mois, 80 baraques étaient expédiées de Bordeaux. Les vivres et les médicaments étaient assurés pour un semestre. Des fonds, destinés à des dépenses extraordinaires et imprévues, étaient mis à la disposition du gouverneur. En moins de cinq mois, dix-sept navires de commerce partaient successivement avec leur plein chargement pour Cayenne. Des aménagements spéciaux étaient faits à bord de bâtiments de la marine militaire pour le transport des hommes. Au moment de l'embarquement, et comme pour marquer, dès le premier pas, le caractère de la transportation, les forçats devaient quitter la livrée du bagne et recevoir un vêtement spécial pour la traversée. Ce vêtement devait être échangé, à l'arrivée, contre la nouvelle tenue réglementaire.

Tous les moyens propres à conjurer les dangers du climat tropical furent employés. Le trousseau renfermait des vêtements de laine pour combattre les effets de l'humidité; des appareils étaient envoyés pour fournir de l'eau filtrée, et la colonie passait des marchés pour l'achat de viande fraîche.

On voulut également que l'action moralisatrice pût mani-

fester son influence dès le début, et il fut décidé que sur le premier bâtiment qui conduirait ces hommes à destination, les Pères de la Compagnie de Jésus commenceraient la mission qu'ils allaient remplir sur les établissements pénitentiaires.

Lorsque les nouvelles parvenues de la colonie eurent donné l'assurance que les ordres du département étaient exécutés, les départs commencèrent.

Le 31 mars 1852, la corvette *l'Allier* partit de Brest pour Cayenne avec 301 forçats, ayant à son bord le Commissaire général de la République, auquel le Gouvernement confiait le soin d'interpréter sa pensée et de jeter les fondements du nouveau système pénal. Des recommandations expresses étaient faites au commandant de *l'Allier* pour que toutes les mesures conciliables avec les exigences du bon ordre fussent prises afin que les hommes arrivassent physiquement et moralement bien préparés.

Les avis de la colonie ayant fait connaître que les travaux entrepris aux îles du Salut, où devait se faire la première halte de l'émigration, étaient assez avancés pour permettre de nouveaux envois, la frégate *la Forte* partit de Brest le 25 avril, emportant 16 condamnés dits politiques, 33 repris de justice et 347 forçats. Une précaution, qui répondait d'ailleurs aux intentions manifestées dès le début par le Gouvernement, avait fait établir à bord des installations distinctes pour les trois catégories qui composaient le convoi.

Le 29 mai suivant, *l'Erigone* quittait Brest avec un effectif de 399 hommes, composé de 94 repris de justice, de 161 forçats et de 144 condamnés que les commissions départementales avaient désignés pour la transportation politique, mais dont plus des deux tiers avaient des antécédents judiciaires d'une autre nature. En même temps, le Ministre de la marine adressait au Commissaire général de la République des recommandations

particulières relativement à la santé des hommes. Il l'engageait à ne pas précipiter l'installation sur le continent, et à profiter des avantages que les îles du Salut, exposées aux brises de mer, lui offraient pour préparer peu à peu l'acclimatement des transportés.

Les premières dépêches du Commissaire général confirmèrent les espérances qu'on avait conçues.

Le convoi de *l'Allier* était arrivé en parfait état, et l'ardeur que les hommes montraient au travail témoignait de leur confiance dans l'avenir.

On fit alors partir *le Duguesclin*, le 17 juillet 1852, ayant à son bord 5 condamnés politiques, 61 repris de justice et 450 forçats. Ce vaisseau fut suivi de *la Fortune*, qui quitta la France le 5 septembre suivant, avec 302 forçats, 1 repris de justice et 5 condamnés politiques. A la fin de l'année, le nombre des transportés dirigés sur la Guyane s'élevait, y compris le convoi de *l'Égérie* parti en décembre, à 2,220. Toutes ces expéditions avaient été dirigées sur les îles du Salut

Depuis cette époque, les convois se succédèrent à intervalles irréguliers; ils atteignaient à la fin de 1866 le nombre de 51; on a indiqué, dans les tableaux-annexes, le chiffre et la composition de l'effectif des transportés.

Les îles du Salut, au nombre de trois (l'île Royale, l'île Saint-Joseph et l'île du Diable), sont situées à quelque distance de la côte, en face de l'embouchure de la rivière de Kourou. La température, sans cesse rafraîchie par la brise de mer, y est plus basse que sur le continent, et n'est point chargée des émanations qui sont à redouter dans certaines parties de la Grande-Terre. Ces avantages désignaient naturellement ces îles pour le dépôt général de la transportation. Cependant, les effets inséparables de tout changement un peu brusque, les suites aussi d'une trop grande ardeur dans l'accomplissement

des premiers travaux, enfin, les conséquences de la réunion sur des espaces restreints d'un grand nombre d'individus déjà affaiblis par des excès antérieurs, ne tardèrent pas à se faire sentir, et on eut à constater des cas fréquents de dyssenterie et de fièvre typhoïde.

Pendant qu'on cherchait d'autres points où l'on pût répartir les hommes accumulés aux îles du Salut, on s'occupait d'approprier celles-ci à la destination définitive qu'on leur assignait.

Dès le premier jour, une séparation avait été établie entre les différentes catégories qui composaient l'effectif.

Des bâtiments pour le personnel libre et pour les condamnés s'élevèrent successivement. Le peu d'étendue des îles, les ressources insuffisantes qu'elles offrent à l'agriculture, ne permettaient que d'y créer des ateliers industriels. Leur salubrité les désignait, en outre, pour servir de refuge aux hommes que le climat du continent aurait le plus sérieusement éprouvés.

L'*îlet la Mère* fut, peu de temps après l'occupation des îles du Salut, affecté également à la transportation. Situé à proximité de Cayenne, il mettait à la disposition du chef-lieu les forces que pouvaient appeler les services publics; mais comme il n'offrait pas d'aliment à l'activité des hommes valides, son territoire étant très-restreint, il devint bientôt le dépôt des invalides, des infirmes et des valétudinaires, classe toujours nombreuse dans une société que le vice recrute; non-valeur ruineuse qui pèse et qui pèsera toujours lourdement sur la situation économique de la transportation.

Le Commissaire général de la République, rassuré bientôt sur les suites des indispositions qui s'étaient manifestées, jugea le moment venu d'aborder l'épreuve sur le continent.

Des rapports lui désignaient comme particulièrement propre

à recevoir un premier établissement, un lieu nommé la Montagne d'Argent, situé vers l'embouchure de l'Oyapock. 300 transportés y furent placés avec 100 condamnés noirs pour les défrichements. Les débuts furent heureux; la fertilité du sol promettait une belle exploitation agricole, mais l'influence délétère des émanations paludéennes vint bientôt révéler les dangers de cette installation. Une première fois, on crut avoir conjuré le mal en reportant l'établissement sur l'autre versant de la Montagne; mais là aussi les ateliers furent éprouvés par les fièvres, et en 1864, le département donna l'ordre d'évacuer. Des bâtiments importants restaient, ils furent affectés à une léproserie. De belles plantations de caféiers commençaient à donner des produits sérieux, elles furent confiées à un atelier de 60 condamnés noirs (1).

Vers le milieu de 1853, un autre point de la même région reçut un second établissement définitif. C'était Saint-Georges, situé sur la rive gauche du Haut-Oyapock, à 191 kilomètres de Cayenne, pays boisé, formé de terres alluvionnaires, où l'on comptait trouver à la fois les avantages de l'exploitation forestière et un terrain propice aux cultures coloniales. Tout semblait y prospérer, et la réussite des premières plantations promettait de promptes et d'abondantes ressources. L'exploitation et le défrichement des bois donnaient des matériaux précieux et livraient à la culture de nouvelles terres fertiles; mais les miasmes qu'exhalait la terre remuée frappèrent les hommes; le sol, sans cesse inondé par les pluies et chauffé par un soleil ardent, dégageait, sous l'action même du travail, des effluves qui minaient lentement les forces du travailleur. A ce mal inhérent à la nature même des lieux, et qui pouvait persister longtemps, vint s'ajouter plus tard, vers 1856,

(1) Les produits de cette caféerie sont envoyés en France et vendus au profit de l'État.

le fléau de la fièvre jaune, qui désola toute la colonie. Aux prises avec des difficultés terribles, qui engageaient au plus haut point sa responsabilité, l'Administration n'hésita jamais entre le devoir que l'humanité lui imposait et l'intérêt de son œuvre. Là où des colons libres, luttant à leurs risques et périls, eussent peut-être persévéré, l'Administration préféra reculer plutôt que d'avoir à rendre compte d'un succès trop chèrement acheté. L'élément européen ne pouvait être maintenu à Saint-Georges, il y fut remplacé par l'élément africain. Le nouveau personnel cultiva la canne, les plantes vivrières, et continua l'exploitation des bois; mais à la longue, la race noire subit elle-même l'influence des fièvres, et le département, reconnaissant que cette entreprise absorbait sans profit des forces qui pouvaient être utilisées ailleurs, ordonna, en 1863, d'évacuer Saint-Georges.

Pendant que se poursuivaient ces premières expériences sur le continent, de nouveaux envois d'hommes se succédaient. La loi du 30 mai 1854, qui rendait la transportation obligatoire, était venue accélérer l'évacuation des bagnes. Au commencement de 1855, douze convois étaient déjà partis, emportant 3,780 hommes. Il fallait donc multiplier les établissements.

On créa des pénitenciers-pontons avec des bâtiments de la marine hors de service. Un premier ponton d'abord, et plus tard un second furent placés en rade de Cayenne; un autre fut mis à l'embouchure de Kourou pour relier les pénitenciers des îles du Salut avec un atelier forestier installé aux Trois-Carbets.

Les pontons de Cayenne étaient destinés à servir tout à la fois d'infirmerie pour les malades, de prison pour les indisciplinés et de dépôt pour les ateliers dont les services publics, notamment le service municipal de la ville de Cayenne,

avaient besoin. C'est dans les pontons que depuis cette époque le service de la salubrité, celui du port, celui des ponts et chaussées, le génie, l'artillerie sont venus chercher la main-d'œuvre que la population coloniale ne pouvait plus leur fournir.

Les pontons, comme tout établissement sur la mer, étaient naturellement sains; mais leur voisinage de Cayenne les exposa plus que les autres établissements aux ravages de la fièvre jaune, lors de l'épidémie de 1855. On dut les abandonner pour quelque temps : l'épidémie disparue, on les occupa de nouveau.

L'aménagement de ces pontons laisse d'ailleurs à désirer; en outre, l'obligation de débarquer et de rembarquer chaque jour les hommes exige un service de batelage fort onéreux, et occasionne de grandes pertes de temps. L'Administration a résolu de les remplacer par un pénitencier à terre dans le voisinage, mais hors de la ville. La situation choisie est salubre.

Un autre établissement, commencé à la même époque, est celui de la Comté.

La Comté, quartier de la Guyane à proximité de l'île de Cayenne, offrait pour la surveillance, le ravitaillement et les transfèrements, des facilités qui justifiaient d'autant plus la pensée d'y placer un pénitencier, que la richesse naturelle de ce pays semblait promettre plus de chances de succès.

On n'ignorait pas que les terres, fréquemment inondées par les crues de la rivière, pouvaient mettre les travailleurs aux prises avec les fièvres intermittentes; mais on espérait, à l'aide de canaux d'asséchement, avoir raison de ce danger. Par ordre du contre-amiral Bonnard, alors gouverneur de la Guyane, deux grands pénitenciers y furent créés; l'un fut nommé Sainte-Marie, l'autre Saint-Augustin : le premier, affecté aux

condamnés en cours de peine, le second, aux libérés en surveillance. La plupart des libérations, dans cette première période, se rapportaient naturellement à des condamnations antérieures à la loi de 1854; il n'y avait donc pas obligation de résidence pour les libérés. Ceux-ci partirent dès qu'une occasion de rapatriement se présenta, et l'on dut placer à Saint-Augustin comme à Sainte-Marie des condamnés en cours de peine.

Les installations définitives et les défrichements s'exécutèrent avec une grande rapidité. On n'avait encore fait ni aussi vite ni aussi bien. Malheureusement, les travaux d'assainissement ne suffirent pas à combattre les influences paludéennes: bientôt aussi aux fièvres intermittentes vint s'ajouter la fièvre jaune, et lorsque celle-ci disparut, les premières avaient pris un caractère tellement pernicieux qu'il n'était plus possible de conserver la moindre illusion. Il fallait chercher pour la transportation une contrée nouvelle, un terrain différent. Il était évident qu'un simple déplacement dans la même région ne remédierait à rien.

La conjoncture était d'autant plus embarrassante que l'on ne pouvait guère profiter de l'expérience du passé. La culture des établissements agricoles des anciens colons se faisait par des noirs; elle n'avait donc rien appris qui pût s'appliquer à la race européenne. Toutefois, des avis émanés de quelques personnes connaissant le pays et des explorations faites dans la partie haute de la colonie suggérèrent l'idée de transporter les établissements vers la région appelée le Maroni, qui confine à la Guyane hollandaise. Dès 1857, sur l'ordre du contre amiral Baudin, successeur du contre-amiral Bonnard, les premiers travaux d'installation y furent commencés. À la fin de 1858, l'établissement pouvait être considéré comme créé. Après quelques pertes, inévitables dans toute opération de dé-

frichement, la supériorité sanitaire de ce quartier s'était affirmée de la façon la plus évidente; l'Administration entrevoyait enfin la récompense des efforts qu'elle avait prodigués inutilement depuis le début, et pouvait concevoir des espérances fondées. En 1860, le personnel établi à la Comté vint s'ajouter à l'effectif installé à Saint-Laurent du Maroni.

De ce moment, le siége de la transportation à la Guyane était désigné. Les soucis que la question sanitaire avait causés allaient, en s'atténuant, laisser à l'Administration la liberté de porter sa sollicitude sur les intérêts qui sont l'essence même de la réforme pénale. C'est donc du jour de la création de l'établissement du Maroni, c'est-à-dire à partir de 1858, que date véritablement l'expérience du nouveau régime pénitentiaire. Un paragraphe spécial sera consacré à cet établissement, en qui se résument aujourd'hui toutes les études, tous les essais, tous les résultats et aussi toutes les espérances.

Dans l'intervalle écoulé depuis la tentative de la Comté jusqu'en 1861, d'autres créations avaient été essayées, mais sur une moindre échelle :

L'une à Montjoly, dans l'île de Cayenne; l'autre à Kourou.

Celle de Montjoly ne donna pas de bons résultats. Bien que placé dans le voisinage de la mer et sur un point assez élevé, Montjoly, jusqu'alors réputé comme un endroit salubre, fut cependant ravagé par les fièvres. La ruine des exploitations voisines avait sans doute, en ramenant le désert autour de ce pénitencier, altéré ses conditions climatériques. Le département, dont la sollicitude était sans cesse éveillée sur cette question sanitaire, s'émut d'une telle situation et prescrivit, en 1864, la suppression de cet établissement. Les libérés destinés au rapatriement, qui y avaient été mis, furent transférés à l'îlet du Diable (îles du Salut), où ils prirent la place

occupée autrefois par les condamnés politiques que la grande mesure de l'amnistie avait rendus à la liberté.

Quant à Kourou, on aura occasion d'en reparler dans la partie de ce travail consacrée à l'exposé de la situation des établissements encore existants.

Ici s'arrête l'histoire de cette série d'essais contrariés par des difficultés climatériques. L'œuvre va entrer dans une phase nouvelle.

Mais, avant d'aborder un autre côté de la question, il paraît nécessaire d'épuiser tout ce qui a rapport à l'état sanitaire, et d'exposer la situation actuelle des choses ainsi que les dispositions arrêtées par l'Administration pour conjurer le retour du danger

§ 2. — ÉTAT SANITAIRE.

Dès le premier jour, le Gouvernement avait pris des mesures exceptionnelles pour assurer le service médical. L'hôpital de Cayenne fut augmenté, le personnel de santé doublé et des infirmeries furent établies partout où la transportation tentait de se fixer. Un hôpital provisoire élevé aux îles du Salut, et que l'action du climat avait rapidement détérioré, fit place également à un bâtiment considérable, solidement construit. A la Montagne d'Argent un bâtiment important avait été affecté au même usage, et lorsque le pénitencier fut abandonné, il put être utilisé pour la léproserie.

Au Maroni, un hôpital principal a été élevé à Saint-Laurent, chef-lieu de la colonie pénale, et des infirmeries ont été placées dans toutes les annexes qui l'entourent. A l'îlet la Mère, le général Hennique, gouverneur, vient d'ajouter à l'hôpital proprement dit une maison de convalescence. Jusque-là, les hommes relevant de maladies graves, qui avaient besoin

plutôt de repos que de soins médicaux pour reprendre leurs forces, devaient rester dans les salles d'hôpital. Il en résultait, pour le budget de la transportation, une dépense considérable à cause du prix de revient élevé de la journée d'hôpital. D'un autre côté, les hommes, que leur état d'affaiblissement rendait plus accessibles aux influences morbides, se trouvaient là dans un milieu qui pouvait leur être funeste. La création d'un maison de convalescence, où les frais généraux sont sensiblement moins élevés, est donc tout à la fois une mesure économique et un acte d'humanité.

Ainsi, aujourd'hui, le secours est organisé partout, grâce à la prévoyance de l'Administration, et grâce, aussi, au zèle du corps de santé de la marine, dont le dévouement ne s'est jamais démenti au milieu des plus cruelles épreuves. Le malade trouve le soulagement immédiat à l'infirmerie, le traitement plus efficace à l'hôpital, et le repos, l'air pur à l'îlet la Mère, où il vient achever sa convalescence.

Il existe actuellement à la Guyane un personnel de 33 médecins exclusivement affecté à la transportation, et de 43 sœurs de Saint-Paul de Chartres, qui remplissent dans les hôpitaux pénitentiaires leur pieuse mission avec le dévouement qu'elles mettent partout au service de la souffrance et du malheur.

Mais guérir n'est pas le principal devoir d'une administration prévoyante. Étudier les causes des maladies les plus fréquentes, chercher, dans un régime alimentaire bien réglé, le moyen de les neutraliser, lutter contre le principe du mal pour en prévenir les effets, telle est la tâche que le Gouvernement devait s'imposer, et voici quelques-unes des mesures qu'il employa pour la remplir.

Les cases, les logements affectés au personnel condamné comme au personnel libre, furent généralement exhaussés à

un mètre et demi du sol sur des patins en pierre afin de les soustraire au contact de l'humidité; les vêtements de laine formèrent, malgré l'élévation de la température, une partie importante du trousseau des hommes. Mais le point sur lequel la sollicitude de l'Administration se porta particulièrement, ce fut la composition de la ration. La base adoptée tout d'abord fut l'assimilation de la ration des transportés à la ration de la troupe. La connaissance que le département de la marine avait de l'influence des climats coloniaux sur le tempérament européen lui faisait une loi de cette assimilation, qui peut, jusqu'à un certain point, paraître en désaccord avec les exigences de la répression.

Quelques tentatives faites pendant la période antérieure à 1862, pour trouver des combinaisons plus économiques, ne réussirent pas. On avait essayé, par exemple, de substituer le tafia (1) à la ration de vin; mais l'accroissement des dépenses d'hôpital vint bientôt donner tort à cette réforme, et une décision ministérielle du 26 juin 1861 rendit le vin aux hommes des ateliers et chantiers. Une dépêche, qui date de la même époque, autorisa aussi la distribution du café à ceux que les travaux exposaient plus particulièrement à l'action de l'humidité. Il fut également décidé que des suppléments de pain et de vin seraient attribués à titre de récompense à ceux qui se feraient remarquer par leur assiduité au travail et par leur bonne conduite.

Des dépêches fréquentes recommandèrent à l'administration locale de ne rien négliger pour mettre à l'abri des influences morbides les hommes des chantiers, et l'on prescrivit de faire faire autant que possible les travaux de desséchement par les gens de race noire. Afin de mieux conjurer toutes les chances

(1) Eau-de-vie tirée du vésou et des mélasses provenant de la canne à sucre.

contraires, on donna à Toulon des instructions pour que la nourriture des hommes en expectative de départ fût améliorée, ainsi que le régime alimentaire à bord pendant la traversée. On recommanda également des visites médicales minutieuses afin d'éviter l'envoi d'individus en état de maladie constatée.

Il convient d'examiner maintenant quel a été le résultat du déplacement des établissements, de la concentration des pénitenciers dans la région *sous le vent,* c'est-à-dire au nord de Cayenne, et des améliorations successives apportées pendant les dernières années dans l'hygiène et le régime alimentaire.

Il faut, pour arriver à une appréciation équitable, négliger dans cette comparaison l'époque où la nature provisoire des installations devait nécessairement affecter la santé des hommes et celle où l'action de la fièvre jaune vint ajouter à la mortalité un contingent d'une espèce tout accidentelle. Le point de départ doit donc être pris à dater de 1857. La première période comprend le temps écoulé depuis la disparition de l'épidémie jusqu'au moment où les installations du Maroni prennent un caractère sérieux et définitif, c'est-à-dire jusques et y compris l'année 1862. La deuxième période comprend les années 1863, 1864 et 1865. Les chiffres que fournit la comparaison entre les deux périodes sont significatifs. Voici les moyennes générales annuelles afférentes à chacune d'elles.

La mortalité s'éleva en moyenne :

En 1857	à 8.40 p. o/o.
En 1858	8.10
En 1859	9.90
En 1860	8.30
En 1861	8
En 1862	7.60

Il faut dire, et les tableaux détaillés par établissement, qui sont placés à la suite de la présente notice, le démontrent, que déjà, dans les deux dernières années, la moyenne favorable du Maroni abaissait notablement le chiffre de la moyenne générale de tous les établissements. Au Maroni, en effet, la mortalité, d'abord un peu élevée, au moment des défrichements, s'était abaissée tout d'un coup à 2.30 p. o/o en 1861 et à 3.40 en 1862.

Dans la seconde période de 1863 à 1865 inclus, la mortalité générale donne les chiffres suivants :

En 1863	5.70 p. o/o
En 1864	4.00
En 1865	5.20

Pendant le même temps, la moyenne a été pour le Maroni seulement de 2.40 p. o/o en 1863, de 2.30 en 1864 et de 3.40 en 1865.

Sans anticiper sur ce qu'on dira dans le paragraphe relatif au travail et à la colonisation, il y a lieu de faire observer, dès à présent, que la transportation traverse en ce moment une phase qui peut exercer une influence passagère sur l'état sanitaire. Avant que des percées suffisantes aient amené l'air sous les couverts des forêts vierges en exploitation, avant que les ateliers et chantiers aient pu être organisés dans de bonnes conditions hygiéniques, il peut arriver, il arrivera nécessairement que le nombre des affections particulières au climat se multiplie. Mais l'Administration ne négligera aucun moyen d'atténuer le mal et d'en abréger la durée.

En regard des chiffres qui viennent d'être cités, il convient maintenant de placer ceux de la mortalité dans les établissements pénitentiaires de la France. C'est là, en effet, qu'il

faut aller chercher les éléments d'un jugement sur la transportation à la Guyane; c'est là la pierre de touche du nouveau régime sur ce point particulier si important. Personne ne songerait à demander à la transportation, surtout dans un délai aussi court, sous un climat nouveau, souvent hostile, des résultats supérieurs à ceux qu'une administration, déjà ancienne et justement renommée pour le soin qu'elle apporte à l'hygiène des prisons, obtient sous le climat de France et dans des établissements où le condamné trouve, avec l'air natal, des conditions de nourriture et de logement très-préférables à celles où il vit d'habitude.

Cependant, il résulte des comparaisons faites pour les deux premières années de cette période de 1863, 1864 et 1865, qui est considérée comme le point de départ d'un état normal (1), que la moyenne générale est presque favorable à la transportation, et que les moyennes particulières sont à l'avantage des établissements du Maroni.

Ainsi, la moyenne générale de 1863 est, en France, pour les condamnés à des peines graves, savoir :

Condamnés aux travaux forcés, bagne........	4.61 p. 0/0
Condamnés aux travaux forcés, maisons centrales de dépôt..............................	5.59
Reclusionnaires............................	6.62
Condamnés aux fers.........................	8.69

Les condamnés correctionnels fournissent une moyenne inférieure à la moyenne générale de la Guyane : 4.75 p. 0/0 seulement; mais ceci s'explique par le peu de durée ordinaire des emprisonnements correctionnels.

(1) La statistique des prisons de France pour 1865 n'est pas encore publiée.

Pour 1864, la comparaison est plus favorable encore à la transportation, puisqu'en France la mortalité a été, savoir :

Pour les condamnés aux travaux forcés dans le bagne...........................	de 8.40 p. o/o
Pour les condamnés aux travaux forcés dans les maisons centrales ou de dépôt............	5.45
Pour les reclusionnaires....................	5.59
Pour les condamnés aux fers...............	7.40
Et pour les condamnés correctionnels seulement.	5.11

Si l'on compare maintenant par établissement séparé, on trouve qu'à la Guyane, dans les pénitenciers les moins salubres, ceux dont l'abandon a été résolu, la mortalité n'a pas dépassé 9.40 p. o/o, tandis qu'à Beaulieu elle s'est élevée à 12.09 et à Casabianca (Corse) à 20.87. Pour ce dernier point, un tel chiffre s'explique par les travaux de défrichement et d'installation; mais il n'est cependant pas sans intérêt de faire remarquer qu'à la Guyane, dans des conditions analogues, la mortalité a rarement dépassé 10 p. o/o et ne s'est élevée qu'une seule fois à 15 p. o/o, et encore sur un établissement seulement.

Quant aux pénitenciers les plus favorisés, tandis qu'à la Guyane le Maroni donne 2.40 p. o/o en 1863 et 2.30 en 1864, en France, Riom donne 4.85; Gaillon, 4.64; Melun, 4.44; Clairvaux, 4.13; Chiavari (Corse), 3.98, et Fontevrault, 3.76.

La statistique des hôpitaux est un peu moins favorable à la transportation : la moyenne pour celle-ci est, par jour, de 7.60 p. o/o en 1863 et de 6.60 p. o/o en 1864 contre 5 et 5.10 p. o/o en France.

Les chiffres qui viennent d'être produits donnent à la question sanitaire des aspects rassurants. Mais d'autres points

doivent être examinés; ils vont être traités dans le paragraphe suivant.

§ 3. — COLONISATION.

Étant donnée une terre à peu près inoccupée, c'est-à-dire une terre où l'on ne trouve ni société, ni capitaux, ni établissements, ni industrie, il faudra que la transportation produise tout cela et qu'on puisse faire sortir d'elle une société complète de tous points, sans quoi les individus transportés, que l'achèvement de leur peine rend à la liberté, n'auraient d'autre parti à prendre, pour ne pas mourir de faim, que de rester en prison. Alors l'œuvre s'arrêterait faute de moyens et n'aurait rien produit.

Il est nécessaire d'insister sur ce point : *c'est la libération qui est la question grave de la transportation.* Tant que l'homme subit sa peine, il n'est ni un embarras ni un danger. S'il ne s'agissait que de la répression, il n'y aurait nul intérêt à la transporter ailleurs; il y aurait plutôt inconvénient, les exigences climatériques devant, comme nous l'avons vu, faire naître des complications. Presque jamais, même au milieu de nos plus grands désordres politiques, l'élément prisonnier n'a été un danger public; les instincts d'honnêteté qui prédominent dans les masses, même les plus agitées, préservent celles-ci d'une telle complicité. Mais ce qui est dangereux c'est le libéré, c'est-à-dire celui qui, repoussé des ateliers, se réfugie dans l'ombre, où s'accumulent tous les éléments rejetés de la surface sociale, où se retrouvent ceux qui ont déclaré la guerre à la société, les provocateurs ou les complices de toutes les violences. Telle était la menace que l'ancien système pénal laissait sans cesse suspendue sur notre tête, et c'était ce danger que la transportation devait écarter.

Il faut donc que la transportation amène le condamné à préparer, pendant la durée de sa peine, les moyens de vivre honnêtement le jour où il sera libéré.

Pour atteindre ce résultat, deux conditions sont nécessaires : 1° un sol qui puisse payer l'homme de ses efforts; 2° une situation morale pour le condamné qui influe sur ses idées, sur son caractère, de façon à favoriser son retour au bien, le réconcilie avec les principes sociaux qu'il a violés, et lui crée même un intérêt à ce que ces principes soient maintenus et respectés.

Il convient d'examiner d'abord quelles ressources offre la Guyane sous le rapport économique.

L'aspect de la Guyane est plein de séduction et de promesses. La nature semble avoir doté cette terre de toutes les richesses. Un climat sans hiver, une végétation splendide qui ne se repose jamais, des cours d'eau nombreux, des forêts sans limites, un sol qui donne spontanément la plupart des produits coloniaux; mais aussi une terre où l'Européen ne trouve aucune des choses qui forment la base de son alimentation habituelle, où il ne peut vivre pour ainsi dire qu'industriellement et par le moyen des échanges, où le travail assidu est dangereux; tels sont à peu près les avantages et les obstacles que la transportation rencontrait à la Guyane.

L'expérience du passé fournissait quelques données utiles, mais de médiocre importance. La colonisation libre, établie sur quelques points isolés du continent et dans l'île de Cayenne, avait peu réussi. La possibilité d'obtenir certaines plantes vivrières, comme les légumes, avait d'abord déterminé l'Administration à chercher dans le jardinage un premier moyen d'améliorer l'alimentation des condamnés. L'humidité du sol, favorable à la multiplication des herbages, promettait un facile élevage de bétail; mais le pays ne fournissait point les

éléments des premiers troupeaux, il fallait les aller chercher au dehors, et les difficultés des transports contrarièrent les débuts de cette industrie. La culture du cacao et du café, jugée praticable par la race européenne et qui semblait devoir produire des revenus plus avantageux, exige du temps. C'est à des essais dans ces divers genres d'exploitation que furent employés les premiers efforts de la transportation. Malheureusement la question sanitaire vint se jeter à la traverse et l'on ne put rien conclure d'entreprises ainsi interrompues. Aucun résultat sérieux n'avait donc été obtenu lorsque fut décidée l'émigration vers le Maroni.

Il ne devait subsister des premiers essais que l'établissement hospitalier de l'îlet la Mère; le dépôt de Cayenne affecté aux services publics; la plantation de café de la Montagne d'Argent, dont nous avons parlé; enfin, le grand établissement des îles du Salut qui renferme les ateliers où se confectionnent la plupart des objets consommés par la transportation ou par le service colonial; les ateliers pour la réparation des bâtiments de la station locale, forges pour les outils, ateliers de couture pour la confection de vêtements, dont les matières premières sont envoyées de France; ateliers de tanneurs; jardins pour la culture des plantes nécessaires au pénitencier et à l'hôpital établi sur ces îles. A part un essai d'exploitation forestière et de colonisation dû à l'initiative privée, sur les bords de la rivière de *Tonnégrande*, ce n'est qu'au Maroni que l'expérience prend une véritable signification.

Le premier établissement fondé dans cette région, celui de Saint-Laurent, fut, dès l'origine, affecté à un essai de colonisation agricole au moyen des condamnés en cours de peine; ces condamnés devaient être employés, comme ouvriers d'abord, à préparer les installations générales d'un pénitencier, logement, magasin, hôpital, église, caserne, routes, défrichement;

puis, comme concessionnaires, à la mise en culture des terres. Les concessionnaires étaient choisis parmi les plus méritants et les plus laborieux.

Dès 1860 Saint-Laurent semblait dans une situation relativement prospère, et l'état sanitaire justifiant le choix de l'emplacement, un décret du 30 mai de cette année affecta définitivement à la transportation tout le territoire du Maroni.

Dans l'intervalle, la nécessité d'abandonner la région du vent et l'arrivée successive des convois venant de France avaient exigé la création, à deux kilomètres de Saint-Laurent, d'un second établissement appelé Saint-Louis. Ce dernier n'était pas, comme le précédent, destiné aux concessionnaires, c'était un pénitencier proprement dit, où le condamné devait subir sa peine et faire son temps d'épreuve.

Les premiers efforts, après la période d'installation, furent dirigés vers la production du sol. Aux plantes potagères, comprenant les plantes d'Europe et celles qui sont propres au climat tropical, s'ajouta la culture du tabac, du maïs, du riz, de la canne, du manioc, du caféier, du cacaoyer. Comme c'était sur ces deux dernières cultures que reposait surtout l'espoir d'un rendement sérieux, on leur accorda une place plus considérable dans le travail de plantation. Ces deux arbustes n'entrent en rapport qu'au bout de quatre à cinq ans, mais alors ils donnent un revenu très-élevé. Leur culture, pendant la période improductive, exige des soins constants; de plus, ils ont besoin, pour se développer, d'être protégés soit contre les vents violents, soit contre les ardeurs d'un soleil trop vif, et aussi contre les insectes qui sont, à la Guyane, les ennemis les plus redoutables de toute culture. Ces causes réunies ont retardé le succès des plantations, mais on ne perd pas l'espoir d'un meilleur résultat; l'expérience sera mise à profit dans les tentatives à venir, et lorsque les plants actuels, qui ont pu être

préservés, auront triomphé des obstacles, les produits qu'ils donneront ranimeront les espérances et provoqueront de nouveaux efforts. L'expérience faite sur la canne promettait des résultats meilleurs et plus prompts; mais entreprise sans l'outillage indispensable, elle dut subir un temps d'arrêt regrettable. Toutes les autres cultures, notamment celles du maïs et du cocotier, donnent de bons produits. L'élevage des animaux de basse-cour se fait avec succès; celui du gros bétail, essayé d'abord dans les savanes d'Organabo et de Passoura, le long de la côte entre Kourou et le Maroni, a dû être, pour cause d'insalubrité, porté ailleurs; il est aujourd'hui entrepris sur une assez grande échelle à la Pointe-Française, à l'embouchure même du fleuve du Maroni. C'est à cette spécialité qu'on affecte les repris de justice transportés pour rupture de ban, catégorie plus indisciplinée que celle des forçats, et dont on peut, à grand'peine, obtenir le facile travail de la garde du bétail.

A côté des cultures, l'Administration a dû chercher une autre branche de travail et de revenu dans l'exploitation des richesses forestières de la Guyane.

Quoique la colonie appartienne à la France depuis bien des années, cette ressource était presque ignorée du commerce métropolitain, et l'industrie locale n'en avait jamais tiré un parti sérieux.

Les besoins des services publics fournirent, il y a quelques années, l'occasion de faire de nouveaux essais, qui réussirent. Nos colonies des Antilles demandèrent du bois à la transportation pour des travaux de pilotis. En même temps, l'exploitation privée fondée à la rivière de Tonnégrande avec des condamnés, et une autre entreprise particulière tentée au Maroni par des industriels métropolitains, cherchaient à introduire l'usage de ces bois dans l'ébénisterie française. De son côté, l'Administration de la marine les soumettait à des expériences

nouvelles, et un essai, intelligemment fait, révélait bientôt tout le parti que les constructions navales pouvaient en tirer. Dès 1863, le choix des essences propres à ce dernier usage était fixé en faveur du wacapou et de l'angélique, et le service des constructions annonçait l'intention d'en prendre annuellement de 1,500 à 1,800 stères.

D'un autre côté, l'on pensa que les bois de la Guyane pourraient être avantageusement substitués aux bois indigènes comme traverses de chemin de fer. Le renouvellement fréquent de ces traverses commençait à devenir un embarras inquiétant pour les compagnies. Des échantillons furent demandés à la Guyane en même temps que des communications s'engageaient avec la compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Bientôt un premier marché pour une fourniture d'essai de 30,000 traverses était conclu, et, en ce moment, les dernières livraisons de ce marché s'effectuent. Durant la même période, c'est-à-dire dans un laps de temps qui ne remonte pas à deux années, l'attention du commerce se portait vers ces bois, et un mouvement d'opinion favorable s'opérait en faveur de leur emploi. Les exploitations privées de Tonnégrande et du Maroni étaient parvenues à introduire dans le commerce de l'ébénisterie certaines essences, notamment le bois violet, qui avaient réussi et dont le bon goût de nos ouvriers avait su tirer des effets heureux. Des demandes arrivèrent au département, d'abord en petit nombre, et bientôt dans de plus grandes proportions. On attend actuellement un chargement complet des plus belles essences et dont une grande partie est déjà vendue à des maisons importantes de Paris. D'autre part, les administrations des chemins de fer ne semblent pas devoir borner aux traverses l'emploi des bois de la Guyane, et la compagnie chargée de la construction des wagons du chemin de fer de Lyon en a demandé pour ses travaux.

L'Exposition universelle renferme une collection aussi complète que possible de toutes les espèces qui peuvent être utilisées, soit par l'ébénisterie, soit par l'industrie du bâtiment, soit par les constructions navales.

D'un autre côté, les besoins de la flotte s'étaient rapidement accrus, et les demandes de bois de la Guyane qui, primitivement, avaient été de 1,800 mètres cubes par an, paraissaient devoir être portées à 3,000. Ce qui allait préoccuper le département, ce n'était plus l'écoulement, mais la production. Organisés par des hommes qui n'étaient pas préparés à cette mission, les ateliers ne semblaient pas produire les résultats qu'on était en droit d'attendre d'un aussi grand nombre de bras. Le département jugea le moment venu de soumettre la question à un examen sérieux, et au mois de décembre dernier, il envoyait sur les lieux un ingénieur du service forestier de la marine. Le résultat définitif de cette mission n'est point encore connu.

Ainsi, en combinant les cultures avec l'exploitation des forêts, l'on s'efforce de trouver à la Guyane un emploi utile des bras de la transportation, un travail rémunérateur, une base de colonisation.

Il faut aborder, maintenant, la question relative aux moyens de tirer de la population transportée les éléments d'une société normale. Si l'on considère que l'on agit sur un milieu où semblent s'être donné rendez-vous toutes les protestations, toutes les révoltes contre les principes sociaux les plus essentiels, on devra reconnaître que la tâche présente de sérieuses difficultés. Voici comment elle a été comprise et commencée.

Dans cette œuvre, l'Administration a sa part, le condamné a la sienne. S'il faut du dévouement d'un côté, il faut du bon vouloir de l'autre. Il est donc nécessaire, avant tout, de ne pas laisser éteindre les dernières lueurs d'honnêteté qui survivent

à la faute dans le cœur du condamné. Le premier acte préparatoire de la réhabilitation est de séparer, le plus tôt possible, ce qui peut être sauvé de ce qui est absolument perdu; c'est ce que l'Administration s'est efforcée de faire. Ainsi, on a tenu la main à ce que les transportés politiques ne fussent jamais confondus avec les autres. Il en a été à peu près de même pour les repris de justice en rupture de ban. Établis d'abord à la Montagne d'Argent, ils furent reportés ensuite, partie sur une des îles du Salut, partie aux hattes ou ménageries de la Pointe-Française. D'autres séparations se sont faites à mesure que les choses marchaient, entre les condamnés en cours de peine et les libérés; des mesures ont été prises aussi à l'égard des plus mauvais sujets, que l'on a eu soin d'éloigner des centres de colonisation. Dans l'avenir, ces mesures seront complétées et coordonnées.

A ce moyen préventif vient ensuite s'ajouter l'action plus directe des moyens moralisateurs.

La manière d'être de l'Administration à l'égard du condamné, exerce une grande influence sur sa conduite; aussi, le Gouvernement avait-il, dès le principe, voulu que rien des habitudes, ni du régime des bagnes ne suivît les condamnés au delà des mers; il voulait pour eux une vie nouvelle dans un pays nouveau. Les signes extérieurs de l'infamie avaient été supprimés, le garde-chiourme avait disparu pour faire place à un corps de surveillants militaires qui n'avait ni l'esprit, ni les traditions du bagne. On avait cherché à concilier dans le régime intérieur les besoins de la discipline, avec des pratiques plus humaines. Ces sentiments bienveillants ne furent pas appréciés de tous; un grand nombre y virent un encouragement à leurs mauvaises passions, et il fallut bientôt reprendre l'arme qu'on avait voulu laisser à Toulon. Les peines corporelles prévues par l'ordonnance de 1748 durent êtrer établies;

mais on recommanda de n'en faire usage qu'avec la plus grande réserve. Lorsque les premiers exemples de sévérité eurent produit leur effet, le département s'occupa de revenir peu à peu au système qu'il préférait. Il se fit envoyer périodiquement les états de punitions qu'il surveilla avec soin; des recommandations fréquentes furent adressées à la colonie pour modérer l'emploi des châtiments corporels.

Mais la moralisation doit résulter surtout de l'enseignement des principes honnêtes et du spectacle des bienfaits qu'ils procurent. Il faut réveiller les bons sentiments assoupis au fond des esprits égarés ou éclairer les âmes dans lesquelles la lumière n'a jamais pénétré. Il faut montrer par des exemples la récompense que la société ménage à ceux qui acceptent et pratiquent ses lois.

Dans l'exposé des mesures prises au début, on a dit que l'enseignement religieux avait été confié aux Pères de la congrégation de Jésus. Cette mission toujours pénible, souvent dangereuse, a été remplie avec un dévouement dont l'Administration se plaît à rendre ici le public témoignage. Des édifices furent appropriés aux besoins du culte, et le service religieux se fit sans interruption sur tous les pénitenciers. L'attitude des condamnés à l'égard des ministres de la religion est généralement bonne; ils écoutent leurs avis avec respect, avec déférence. Les délits ou attentats contre tout ce qui touche à la religion sont excessivement rares.

Au service religieux du prêtre est venu s'ajouter le précieux concours des sœurs de Saint-Joseph de Cluny, auxquelles a été confié le soin de veiller sur les femmes envoyées à la Guyane, de les initier à leurs devoirs, de soutenir les ménages et de commencer dans des salles d'asile, au profit des enfants, une éducation qui les préserve de l'hérédité du mal.

Enfin, pour compléter cet enseignement moral, un arrêté

ministériel du 4 avril dernier vient de décider la création de bibliothèques à l'usage des condamnés, tant sur les pénitenciers qu'à bord des bâtiments chargés d'effectuer les transfèrements.

D'un autre côté, l'Administration s'efforce de présenter aux transportés le travail, non plus comme châtiment, mais comme moyen de bien-être.

L'admission au pénitencier de Saint-Laurent est accordée comme une première récompense, comme une sorte de distinction; puis vient l'apprentissage de la colonisation, état où l'homme trouve déjà une somme de liberté relative.

Quand son temps d'épreuve est achevé, il devient concessionnaire rural ou urbain, selon ses aptitudes; il exploite une terre ou une industrie, si mieux il n'aime continuer à servir comme contre-maître dans les ateliers de l'État. L'Administration lui vient en aide pour la construction de sa case, le défrichement de son champ; elle lui achète le bois qu'il exploite; elle fournit au cultivateur les éléments de la basse-cour et du bétail, et se rembourse sur le croît. Enfin, elle lui donne les vivres pendant deux ans à compter du jour de la mise en possession de sa concession.

Un mot sur la manière dont se fondent les établissements ruraux. Au commencement, dans l'espoir de lutter plus aisément contre les obstacles du défrichement, on avait imposé aux concessionnaires une sorte d'association temporaire. Pendant la première période comprenant la construction des cases, le défrichement, la mise en culture, la création des herbages, les concessionnaires étaient divisés par groupes de vingt hommes. La part afférente à chacun devait être d'environ deux hectares; mais on se réservait de l'augmenter pour ceux qui auraient une famille en état de leur venir en aide. Une courte expérience de cette méthode en révéla les inconvénients.

Avec ces natures rebelles au travail, le tort de l'association était de ne pas intéresser assez directement chaque associé au succès de l'entreprise; la récompense trop éloignée, trop indirecte, ne suffisait plus pour l'encourager à faire vite; la crainte de travailler pour autrui paralysait les plus laborieux. M. le contre-amiral de Montravel, gouverneur, à qui la transportation doit de nombreuses améliorations, jugea qu'il était nécessaire de diminuer le rôle de l'association et de laisser plus à l'action individuelle. Le travail collectif ne porta plus que sur les percées à faire dans les bois pour donner de l'air et assainir les terrains.

Une autre mesure, due également à l'initiative éclairée de M. de Montravel, doit être signalée. Dans l'origine on avait groupé toutes les cases sur un même point : c'était un commencement de village; mais ce mode avait l'inconvénient de tenir les agriculteurs éloignés de leur exploitation. L'industrie seule s'accommode de l'agglomération. On fit reporter la maison du cultivateur sur son champ, et l'on établit les industries dans le village.

C'est dans ces conditions que Saint-Laurent a été fondé, et il compte maintenant 176 concessionnaires ruraux ou urbains.

Nous avons dit quelles circonstances avaient empêché jusqu'à présent la réussite complète des cultures. Les concessionnaires ruraux ont trouvé des dédommagements dans les produits de la basse-cour, du jardinage et dans l'exploitation des bois. Quant aux concessionnaires urbains ou industriels, ils ont presque tous réussi, et les produits de leur travail et du jardin fournissent à leur subsistance. Actuellement, 126 concessionnaires tant urbains que ruraux ne coûtent plus rien à l'État. Ce succès n'a pas d'importance numérique, mais il permet de bien augurer de l'avenir.

Le recrutement pour Saint-Laurent se faisant parmi les

individus que recommande une bonne conduite, entraîne des lenteurs dont ne pouvaient s'accommoder les nécessités de la colonisation. Il importait d'éviter autant que possible que le jour de la libération arrivât pour des condamnés avant que des moyens d'existence fussent préparés pour eux et par leurs soins. Déjà même cet inconvénient s'était produit pendant que l'attention de l'Administration était absorbée par la question sanitaire, et c'était là une cause d'embarras qu'il ne fallait pas laisser grandir; l'essai de Saint-Laurent donnait déjà un appui moral au système adopté. On pouvait tenter de le pratiquer avec un peu plus de rapidité. Dès 1860, le pénitencier de Saint-Louis, composé de forçats en cours de peine, ouvrait de nouvelles percées dans les grands bois voisins de la crique Balété. Les hommes qui subissaient leur temps d'épreuve préparaient le terrain pour de nouveaux centres agricoles. C'est ainsi que furent successivement créés Saint-Maurice, Sainte-Anne, Saint-Pierre et Saint-Jean dans un rayon très-proche de Saint-Laurent et de Saint-Louis. A Saint-Maurice, on plaça des condamnés en cours de peine, qui avaient paru dignes de devenir concessionnaires; à Sainte-Anne, d'autres groupes de la même catégorie, ouvriers plutôt que cultivateurs et qui se livraient à l'exploitation forestière; à Saint-Pierre, c'était avec les *libérés astreints à résidence perpétuelle* que l'on essayait la colonisation. Comme on vient de le voir, un certain nombre de condamnés étaient arrivés à leur libération sans avoir rien préparé en vue de cette nouvelle situation. Ils restaient à la charge de l'État qui les employait, mais cela était onéreux pour le budget et sans profit pour l'œuvre. L'indolence de ces gens rendait la tâche difficile. On leur vint en aide par des encouragements; on leur accorda des outils, un peu de bétail. La force d'inertie a été le plus sérieux adversaire de l'Administration dans cette tentative. Ces gens, qui ne se sen-

taient pas encouragés par un premier résultat rapidement obtenu, laissaient volontiers leur sort entre les mains d'une administration qu'ils étaient habitués à considérer comme responsable de leur existence.

Saint-Pierre compte, néanmoins, aujourd'hui 156 concessionnaires, dont l'actif en maisons et cultures atteint environ 88,000 francs. Il y a dans ce début, si faible qu'il soit, l'élément d'un établissement sérieux. Mais il y a un enseignement dans l'essai de Saint-Pierre, c'est que le point de départ de la colonisation, si l'on veut aboutir, doit être placé dans la période de l'expiation de la peine. C'est pendant que l'homme est livré par sa condamnation à l'entière et exclusive influence de l'Administration, pendant qu'il se sent dépendant, que doit être commencée l'œuvre à laquelle concourent à la fois l'enseignement religieux et l'enseignement économique. Il faut que le jour où la loi laisse l'homme libre de partir, sa maison, ses plantations, une petite fortune acquise, le retiennent.

En dehors de ceux que l'on a pu attacher à une concession, tous les autres sont restés ouvriers forestiers. L'exploitation des bois a été, pour l'État, d'un grand secours dans cette conjoncture. La population créole n'était ni assez riche ni assez nombreuse pour fournir du travail à un si grand nombre de bras. Les administrations publiques et quelques habitants seulement prennent, en moyenne, chaque année, 400 hommes. Le service municipal de Cayenne et les services au compte de l'État peuvent, en outre, en vertu d'une décision récente, employer aussi une partie des libérés aux conditions d'un tarif réglé par l'autorité locale.

Ce n'est là qu'une ressource assez bornée pour une population qui grossit chaque jour, et qui deviendra bientôt trop importante pour trouver place dans les rangs si clair-semés de la population créole. La situation économique de la colonie

fait une obligation à la transportation de trouver à peu près tout en elle-même. L'internement des libérés dans le Maroni est donc une nécessité presque absolue.

On a dit que Saint-Pierre avait été affecté aux libérés *à résidence perpétuelle,* et combien ses débuts avaient été lents et pénibles. Mais on devait rencontrer encore bien moins de bon vouloir à Saint-Jean, où furent installés les libérés *à résidence temporaire*. Ici la résistance à l'idée de colonisation est presque absolue. Parmi les libérés internés à Saint-Jean, 46 à peine ont consenti à essayer de s'établir. Les autres construisent un *carbet* ou cabane, donnent le moins de travail possible en échange des vivres et du salaire que l'Administration leur accorde, et attendent, ou l'occasion de s'évader ou le jour du rapatriement. Chez eux, l'esprit de retour reste entier; quelle que longue que doive être l'attente, leurs yeux ne quittent pas le point où l'on doit s'embarquer; la colonisation pénale n'a rien à espérer d'eux, pour le moment du moins. Peut-être un jour les progrès de l'œuvre générale offriront-ils, en grandissant, un attrait suffisant pour en retenir quelques-uns; mais il est à craindre que la disposition de la loi pénale relative à la *résidence temporaire* ne soit pendant longtemps encore une charge lourde pour la transportation.

Aux Hattes de la Pointe-Française, où se trouvent aujourd'hui la plupart des *repris de justice en rupture de ban,* les mêmes effets se produisent en vertu de la même cause. Pour cette catégorie, la transportation n'étant que temporaire, l'aspiration vers la métropole paralyse les efforts de l'Administration. Sur 600 repris de justice, on en compte à peine 60 qui aient demandé des concessions. Il ne faut pas, toutefois, que la déception que rencontre sur ce terrain spécial l'œuvre de la colonisation fasse oublier les services que rend à la métropole l'éloignement, même temporaire, de cet élément dangereux.

Outre la garantie de sécurité que donne cet éloignement pendant toute sa durée, la menace de la transportation, suspendue sur la tête de ceux qui restent en France, est un frein salutaire.

Pour compléter l'énumération des points occupés par la transportation au Maroni, il reste à citer les chantiers de Sainte-Marguerite, sur la crique Maïpouri, et ceux du Haut-Maroni, affectés à l'exploitation forestière : établissements temporaires destinés à se déplacer à mesure que le travail d'abatage pénétrera dans l'intérieur des forêts, mais où l'Administration a soin d'assurer avec une sollicitude constante l'organisation des services nécessaires à l'entretien des hommes.

On arrive maintenant à l'un des points les plus intéressants de l'œuvre du Maroni, l'organisation de la famille.

La vie en commun dans les prisons favorise les mauvaises passions et détruit les bons instincts. Mais, d'un autre côté, l'isolement effraye les esprits faibles et paralyse les bonnes résolutions. L'homme ne doit pas vivre seul, surtout l'homme qui travaille à la terre. Entre les deux dangers de la communauté et de l'isolement, le salut est, pour lui, dans la famille. C'est à la fois une aide, un soutien, un encouragement, une consolation. Une famille qui l'entoure, une terre qui lui promet la récompense de ses efforts, peuvent lui faire oublier la patrie perdue. Cette vérité a été comprise dès le premier jour par le Gouvernement. Le principe de réhabilitation par la famille a été écrit dans la loi, et l'Administration l'a pratiqué immédiatement au Maroni.

A la fin de 1858, un premier convoi de femmes partit pour la colonie. Ces femmes, prises parmi les condamnées aux travaux forcés, étaient transportées, sur leur demande, pour aller contracter mariage avec les forçats ou les libérés. Pendant

quelque temps, l'Administration éprouva des difficultés à réunir de nouveaux convois. Certains rapports, parvenus dans les maisons centrales, avaient, en exagérant quelques accidents inévitables, jeté de l'hésitation parmi les condamnées de nos prisons. Mais les mesures prises dans la colonie pour procurer une bonne hygiène aux femmes transportées, pour hâter la conclusion des mariages et assurer aux ménages nouveaux une active protection, eurent bientôt ramené la confiance et changé la disposition des esprits. Dans ces dernières années, les convois se sont multipliés rapidement. On en comptait déjà six au 31 août dernier, ayant emmené 212 femmes. Les demandes sont devenues nombreuses; elles n'émanent plus seulement des femmes condamnées aux travaux forcés. Les femmes reclusionnaires, et celles même qui ne sont condamnées qu'à l'emprisonnement, sollicitent la transportation comme une faveur. Le sentiment de leur avenir perdu les pousse à quitter un pays où la misère et le mépris les attendent au sortir de la prison. C'est là un excellent symptôme; c'est aussi un témoignage précieux en faveur de la colonie. Pour qui connaît les relations qu'entretiennent entre elles les populations des prisons, il est clair que ce n'est qu'à bon escient que ces femmes demandent à partir; de même que les nouvelles fâcheuses avaient arrêté le mouvement, de même l'élan a repris sous l'influence de nouvelles favorables; et l'Administration, réduite naguère à des moyens de recrutement insuffisants, est aujourd'hui en mesure de faire un choix. Notre courte expérience a donné lieu de constater que les unions contractées avec des filles condamnées pour infanticide ont généralement mieux réussi que les mariages avec des filles condamnées pour vol, et surtout avec les récidivistes. Au surplus, ce qu'il importe de faire ressortir, car c'est là une des particularités les plus intéressantes d'une entreprise qui a déjà fourni bien des ensei-

gnements utiles, c'est que la situation générale des ménages est bonne.

A l'époque où s'arrêtent les renseignements statistiques venus de la colonie, il restait encore un assez grand nombre de filles des deux derniers convois, qui n'étaient pas mariées. Ce retard provenait de la lenteur des formalités qu'entraîne l'application des règles du Code Napoléon. Sur la double proposition des départements de la marine et de la justice, un décret, en date du 24 mars 1866, a rendu beaucoup plus facile la conclusion des mariages, tout en laissant subsister les garanties essentielles. D'un autre côté, et pour obéir au vœu de la loi, l'Administration autorise les familles laissées en France à rejoindre leur chef, lorsque celui-ci s'en montre digne par son repentir et par son assiduité au travail.

Les demandes pour cet objet deviennent, chaque jour, plus fréquentes, et, aujourd'hui, c'est l'Administration qui est obligée de restreindre les envois dans l'intérêt même des familles, lorsqu'il n'est pas prouvé qu'elles doivent trouver immédiatement dans la colonie des moyens assurés d'existence. Jusqu'au 31 août dernier, 25 femmes et 48 enfants étaient venus de France à la Guyane rejoindre le chef de famille. L'Administration transporte, en outre, gratuitement par mer, la correspondance des condamnés; elle a créé, spécialement pour eux, un service d'articles d'argent, afin que les secours puissent leur arriver facilement. Lorsqu'une femme vient rejoindre son mari avec ses enfants, on lui donne, en vertu d'une décision ministérielle du 14 mai 1861, un secours de cinquante francs pour elle et de vingt-cinq francs pour chacun de ses enfants. Sur la demande du Ministre de la marine, le département de l'intérieur a bien voulu assurer le transport gratuit des familles sur les chemins de fer jusqu'au port. Les frais de leur traversée sont supportés par le département de la

marine. Arrivées dans la colonie, elles trouvent encore de nouvelles preuves de la bienveillance du Gouvernement. Par une décision locale, approuvée du département, les familles venant de France, ainsi que les nouveaux ménages, reçoivent les vivres pendant deux ans.

Afin d'être à même de fournir, pour ainsi dire, instantanément aux parents des renseignements sur le sort des transportés, le département se fait envoyer, chaque mois, l'état des décès et celui du mouvement des hôpitaux. La correspondance considérable à laquelle donne lieu cette partie du service montre à quel point les intéressés apprécient cette sollicitude de la part du Gouvernement.

Enfin, on a pourvu à ce que les faibles ressources que laissaient les transportés décédés fussent recueillies et remises sans frais à leurs héritiers.

Tels sont les principaux aspects de cette œuvre complexe qu'on nomme la colonisation pénale; telles sont les bases morales et les doctrines économiques sur lesquelles elle repose. Si l'on tient compte du peu de temps qu'a duré l'expérience, on trouvera peut-être que les chiffres suivants ont quelque valeur.

Ainsi qu'il est établi dans les états statistiques ci-annexés, au 31 août dernier, le nombre des concessionnaires était de 899; celui des ménages, de 102; celui des enfants nés dans la colonie, de 75; celui des enfants venus d'Europe, de 35. A Saint-Laurent, sur 406 hectares concédés, 248 étaient en culture, 158 en défrichement. A Saint-Maurice, sur 1,044 hectares concédés, 380 étaient cultivés. A Saint-Pierre, centre des *libérés à résidence perpétuelle,* sur 420 hectares concédés, 70 seulement étaient cultivés. Aux Hattes, centre des repris de justice, sur 174 hectares concédés, 42 cultivés. A Saint-Jean, centre des *libérés à résidence temporaire,* sur 117 hectares concédés, 42 cultivés.

Les tableaux statistiques donnent également le relevé, au 31 décembre 1865, des valeurs composant l'actif des concessions.

On ne doit pas quitter le sujet si intéressant des concessions sans dire un mot de l'établissement placé à l'embouchure de Kourou; les conditions de fertilité semblaient plus favorables là qu'au Maroni, et l'on avait pensé qu'il n'était pas sans utilité de faire sur un autre point, et sur des bases un peu différentes, un essai de colonisation. Sous le rapport économique, l'expérience fut assez satisfaisante, mais, sous le rapport hygiénique, elle laissa à désirer. Une décision récente a reversé aux pénitenciers tous les hommes qui n'étaient pas dans une situation favorable; il n'y a plus guère sur ce point qu'environ 26 concessionnaires.

Il s'est fait à Kourou un essai de culture qui mérite d'être signalé : 44 hectares ont été cultivés en coton, et les produits déjà obtenus ont trouvé, en France, un placement fort avantageux. L'étendue des cultures sur ce point ne dépasse pas 72 hectares.

Une partie des questions qui viennent d'être traitées doivent, aux termes de l'article 14 de la loi du 30 mai 1854, faire l'objet d'un règlement d'administration publique. Le département ne perd pas de vue cette prescription; il en prépare l'exécution par les expériences auxquelles il se livre et dont le dernier mot n'est pas dit, comme par les études qu'une commission locale, présidée par le chef de la justice, est chargée d'élaborer.

§ 4. — SITUATION ÉCONOMIQUE DES ÉTABLISSEMENTS DE LA GUYANE.

Dépenses et productions.

Le budget de la transportation s'élève à 5,009,000 francs. Sur cette somme, une économie annuelle, assez importante,

a pu être réalisée jusqu'à ce jour à cause de l'impossibilité où l'on était de tenir les effectifs prévus au complet. D'une part, il y avait dans les installations des lenteurs déjà expliquées, qui obligeaient de retarder les convois; d'autre part, les nécessités du service de la marine ne permettaient pas d'affecter au transport des hommes autant de bâtiments qu'il eût été nécessaire.

Ces économies, constatées dans les différentes lois des comptes qui ont été successivement présentées à la sanction du Corps législatif, ont servi, dans une certaine proportion, à couvrir des augmentations de dépenses sur d'autres services du département, et, pour le reste, ont donné lieu à des annulations de crédit (1).

En 1865, la dépense totale, pour la Guyane, s'est élevée à 3,762,660 fr. 31 cent., ce qui donnerait par chaque journée d'homme, pour un effectif moyen de 7,595, la somme de 1 fr. 36 cent.; mais, si l'on déduit de la dépense totale la valeur de quelques produits réalisés en argent, soit 129,018 fr., le prix réel de la journée se trouve ramené à 1 fr. 31 cent.

La valeur totale de la main-d'œuvre cédée et des produits vendus par la transportation en 1865, soit aux particuliers, soit aux autres administrations publiques, s'élève à la somme de 282,692 fr. 77 cent.

Le département ne cesse d'exercer la surveillance la plus sévère sur les dépenses, et, sauf ce qui touche au régime alimentaire et à l'hygiène, tous les frais de la transportation sont renfermés dans les bornes les plus étroites.

(1) Voir le tableau n° 13.

CHAPITRE III.

DE LA TRANSPORTATION À LA NOUVELLE-CALÉDONIE.

On connaît la douceur et la salubrité du climat de la Nouvelle-Calédonie, dont le sol fertile se prête à la fois aux cultures de l'Europe et à celles des tropiques. L'idée d'y faire un essai de transportation prit naissance à l'époque où les établissements de la Guyane subissaient les plus rudes épreuves et où le Gouvernement, justement ému des échecs successifs éprouvés dans la région *du vent,* se demandait s'il pourrait dominer ces difficultés.

Des études furent ordonnées dès 1859; elles amenèrent la conviction qu'un essai pouvait être fait avec un budget provisoire de 500,000 francs, et qu'il était possible de prélever cette somme sur le budget de la Guyane. Un décret du 3 septembre 1863 vint consacrer définitivement ce projet et ouvrir une nouvelle issue à la réforme pénale.

A part la question de salubrité, la transportation à la Nouvelle-Calédonie semblait présenter un double intérêt. D'un côté, le voisinage de l'Australie, née pour ainsi dire d'un fait semblable à celui qui allait se produire à la Nouvelle-Calédonie, promettait les avantages d'un modèle à étudier ou d'un exemple à suivre. D'autre côté, la possibilité reconnue de se livrer, sur les terres d'Océanie, aux cultures européennes, offrait aux transportés une ressource qui avait été pour beaucoup dans le succès de la transportation anglaise, et qui avait fait défaut à celle de la Guyane. On pouvait donc légitimement espérer trouver là les éléments d'une colonisation agricole proprement dite, et entrevoir dans l'avenir, par le développement simultané de la population libre et de la population

pénitentiaire, un débouché sérieux pour le commerce métropolitain.

La date récente du décret et l'obligation où était le département de ne procéder qu'avec une extrême réserve, font que l'histoire de la transportation à la Nouvelle-Calédonie n'est ni bien longue ni bien importante; mais elle est rassurante de tous points, et elle confirme de la façon la plus éclatante les prévisions qui ont fait choisir ce nouveau champ d'expérience.

Le premier convoi composé de 250 condamnés aux travaux forcés, astreints à la résidence perpétuelle, partit de Toulon le 2 janvier 1864 et arriva le 9 mai à Nouméa. Déjà, le gouverneur avait choisi pour dépôt général l'île Nou, située en face la rade de Nouméa et à une distance assez courte pour permettre les communications fréquentes et rapides. Il trouvait dans cette disposition l'avantage d'assurer, d'une manière économique, la garde et la surveillance des hommes, et en même temps la sécurité de la population libre de la ville. Il avait à sa portée la main-d'œuvre qu'il destinait aux travaux d'utilité publique.

De même que pour la Guyane, le département de la marine dirigeait, avec le premier convoi, des approvisionnements importants en vivres, effets et outils, une scierie mécanique et des cases en fer.

A leur arrivée, les hommes restèrent casernés à bord le temps nécessaire pour préparer des installations à terre. Ce premier travail fut accompli rapidement; aucun accident ne se produisit durant cette opération assez fatigante, et, huit mois après, des logements, des magasins, un hôpital et une chapelle établis dans des conditions provisoires, très-suffisantes pour les premiers besoins, permettaient d'installer le personnel à terre.

Le deuxième convoi, qui devait fournir les moyens de pro-

céder à des installations plus importantes, partit de France le 6 janvier 1866 et arriva dans la colonie en juillet; il comprenait 200 forçats, dont 3 moururent en mer. Pendant la période écoulée du 8 mai 1864 jusqu'à la fin de 1865, la situation sanitaire dépassa toutes les prévisions. En 1864, sur un effectif moyen de 247 hommes, la moyenne des malades a été de 3.40 par jour, soit une proportion de 1.40 pour 100 hommes. Il n'y a eu dans le même temps que 3 décès, soit 1.20 p. o/o.

En 1865, sur 245 hommes, la moyenne des malades n'a pas dépassé 3.80 par jour, soit 1.60 p. o/o, et on n'a constaté qu'un seul décès. Ainsi, on trouvait ici, dès le début, une situation très-supérieure à celle du bagne de Toulon, réputé jusque-là l'établissement pénitentiaire le plus salubre de la métropole.

Les renseignements parvenus sur l'année 1866 confirment ces heureux résultats.

Avec des conditions aussi favorables, on devait moins tarder qu'à la Guyane à entrer dans la période active de la transportation. L'administration locale, sur les indications du département, mit immédiatement à exécution un système de classement qui devait servir de point de départ à l'œuvre de moralisation et de réhabilitation. Les transportés furent divisés en quatre catégories : la première comprenant les meilleurs sujets destinés à devenir chefs d'ateliers et ouvriers d'élite, et à former plus tard le premier noyau de la colonisation; la deuxième, composée d'individus qui avaient donné moins de garanties de retour au bien, et dont les dispositions ne pouvaient être appréciées qu'après un temps d'épreuve; la troisième où étaient versés tous ceux qui n'étaient pas jugés incorrigibles, mais dont la conduite laissait à désirer; et, enfin, la quatrième où étaient relégués les criminels endurcis, ceux contre lesquels tous les efforts de l'Administration devaient

fatalement échouer. Ainsi, dès l'abord, il avait été possible de séparer les bons éléments des mauvais, et de couper court, pour ainsi dire, à la contagion du mal. Ceux de la quatrième catégorie étaient condamnés aux travaux d'utilité publique les plus pénibles, et privés des prestations que l'on accorde d'habitude pour encourager les hommes de bonne volonté.

Deux parts ont été faites des forces disponibles : un groupe a été conservé à l'île Nou pour les travaux du pénitencier, un autre a été prêté aux services publics. Ceux du premier groupe, qui fournissent un bon travail, obtiennent des suppléments de ration; ceux du second, touchent des gratifications en argent, qui varient de 7 à 25 centimes par jour, selon la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Bientôt, et lorsque l'arrivée du deuxième convoi eut permis de distraire une partie des forces au profit du travail privé, les hommes de bonne conduite furent autorisés à travailler pour les particuliers. L'engagement souscrit en pareil cas est de deux années au minimum, pendant lesquelles l'entretien de l'engagé est à la charge de l'engagiste, sans préjudice du salaire déterminé de concert entre ce dernier et l'Administration. Au mois d'août dernier, le nombre des engagés s'élevait à 28, et l'on supposait qu'il serait doublé à la fin de l'année.

Déjà des transportés de la première catégorie, auxquels on prépare des installations agricoles, ont été autorisés à faire venir leur famille de France; jusqu'à présent, les demandes des familles sont restées inférieures aux offres de l'Administration; mais cela n'a rien qui doive surprendre. Comme pour la Guyane, c'est de la réussite des premiers essais que peut naître le mouvement général, et l'on doit attendre sans inquiétude le résultat de cette épreuve nécessaire.

La situation disciplinaire s'est ressentie de l'heureuse in-

fluence des conditions favorables que l'on a rencontrées à la Nouvelle-Calédonie; les punitions et particulièrement les châtiments corporels y sont sensiblement moins nombreux qu'à la Guyane.

Les facilités que donne la fertilité du sol pour nourrir des Européens permettent d'espérer que le délai de deux ans sera suffisant pour que le transporté concessionnaire puisse se suffire à lui-même. Quant au transporté engagé chez le colon, il y trouvera naturellement des moyens assurés d'existence. En sorte que, dans un avenir peu éloigné, si le pénitencier peut verser sur la colonie un nombre d'hommes égal à celui qu'il recevra de la métropole, les dépenses de la transportation seront arrêtées à un chiffre assez faible, et qui ne pourra plus s'accroître sensiblement.

Toutes les chances favorables semblent donc se réunir en faveur de cette tentative nouvelle.

Le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie sollicite en ce moment l'envoi immédiat de nouveaux convois, et, avant la fin de l'année l'effectif sera porté à plus de 1,000 hommes.

Un point sur lequel le succès de la Nouvelle-Calédonie paraît aussi devoir dépasser les prévisions, c'est celui des dépenses. On avait supposé d'abord, qu'en raison de l'éloignement considérable de la colonie, les approvisionnements se feraient à des conditions plus onéreuses qu'à la Guyane, et qu'il y aurait du côté de la dépense d'entretien des hommes une augmentation assez sensible. Or, d'après les dernières communications du gouverneur, la ration de l'homme ne coûtera pas plus de 90 centimes, c'est-à-dire le même prix qu'à la Guyane. Des cultures potagères permettent de remplacer les légumes secs par des vivres plus sains et moins coûteux. La salubrité du climat permet également de substituer, pour une partie, le maïs au froment, le tafia au vin.

On ne s'étendra pas plus longuement sur une expérience qui ne date que de trois ans, et qui n'a pas pu fournir un grand nombre de faits à l'observation.

Il y a intérêt maintenant, pour détruire certaines erreurs accréditées et pour compléter, par la comparaison, la justification des moyens d'action employés par le département, de placer en regard des renseignements qui viennent d'être fournis sur les établissements français, quelques-uns de ceux qui ont pu être recueillis sur l'histoire de la transportation anglaise.

CHAPITRE IV.

DE LA TRANSPORTATION ANGLAISE EN AUSTRALIE.

C'est, comme on le sait, en 1787 qu'eut lieu le premier départ des convicts pour l'Australie. Les points d'abord occupés furent Port-Jakson et Sydney, sous le gouvernement du commodore Philipp. Dès le commencement, les affections scorbutiques ravagèrent le pénitencier. En 1789, c'est-à-dire dans un délai de moins de deux ans, la population transportée avait été décimée (1). Le 13 juillet 1790, il y avait encore 488 malades sur un effectif de moins de 3,000 hommes.

Il est intéressant de remarquer que, par suite des graves préoccupations que causaient alors au Gouvernement anglais les événements politiques, un certain désordre s'était introduit dans les opérations de la transportation, et qu'il était devenu impossible d'établir une juste proportion entre les envois de vivres et les convois d'hommes. Pendant plus de dix-huit mois (2), la colonie naissante fut laissée sans secours, et c'est

(1) Blosseville, tome I, page 90.

(2) Blosseville, tome I, page 86.

grâce à la fertilité naturelle du sol, et surtout aux ressources inopinément apportées par des bâtiments hollandais de passage, qu'elle dut de ne pas être anéantie dès le début par la famine.

En 1792 (1), c'est-à-dire après cinq ans d'expérience, les envois de vivres de la métropole ne compensaient pas encore le surcroît des besoins que produisaient les nouveaux arrivages d'hommes, et dans ce même délai de cinq ans on avait accumulé sur cette terre inculte un effectif de plus de 4,000 convicts. Deux ans après le manque de vivres occasionna une disette qui força de réduire les rations.

En 1792, la mortalité était encore de 482 hommes, c'est-à-dire de 12.50 p. 0/0 et cependant on se trouvait là dans des conditions exceptionnellement favorables.

Pendant longtemps aussi, l'esprit d'indiscipline paralysa l'essor de la colonisation ; des révoltes fréquentes, dans lesquelles on trouvait les agents de surveillance mêlés aux convicts, mirent plus d'une fois l'autorité supérieure en péril. Bien que la nature du sol promît des produits immédiats au cultivateur, ce ne fut qu'en 1805, c'est-à-dire dix-sept ans après la fondation de l'établissement, que les récoltes suffirent à la nourriture de la colonie. Ce qui facilita le progrès économique en Australie, c'est que beaucoup d'officiers et de fonctionnaires se firent colons. On leur assigna des convicts, on leur livra des terres, et quelques-uns firent une fortune considérable. A côté d'eux s'établirent des libérés intelligents qui réussirent aussi. La majeure partie des récoltes de 1805 appartenait à ces deux catégories de colons qui vendaient le blé à l'administration pénitentiaire ; celle-ci, jusqu'à l'époque du gouvernement de Macquarie, en 1818, ne fit guère que marcher

(1) Blosseville, chapitres VIII et XIV.

d'essais en essais, sans système et sans ligne de conduite arrêtée.

Ce qu'il importe de constater au point de vue comparatif où l'on se place, c'est qu'une grande partie des obstacles que nous avons rencontrés sur notre route se sont produits en Australie, c'est-à-dire sur un autre terrain, dans des conditions, dans un milieu différents et à une autre époque.

Ainsi, le premier obstacle, et l'un des plus funestes à la progression des établissements agricoles, c'est l'impossibilité de mettre le nombre des femmes en rapport avec celui des hommes. Un autre, sur lequel on a dû insister plus haut, c'est la tendance générale, irrésistible, qui ramenait les libérés vers la mère-patrie. La loi anglaise ne fait pas, comme la loi française, une obligation de résider plus ou moins longtemps après l'expiration de la peine ; seulement elle laisse au condamné le soin de pourvoir comme il pourra à son retour ; elle ne se charge pas de le rapatrier. Malgré cet obstacle, la plupart revenaient ; ils s'engagaient comme matelots à bord de bâtiments pour la traversée, et comme les capitaines avaient le choix, ils ne prenaient que les meilleurs, laissant les plus mauvais dans la colonie.

L'esprit d'indiscipline, les instincts paresseux se manifestèrent d'une manière plus générale que chez nous, et pourtant, les éléments dont se composait cette population semblaient donner des gages meilleurs ; plus de la moitié de l'effectif était formé d'Irlandais condamnés pour troubles politiques. Ce qui est digne de remarque, c'est que ce sont ceux-ci qui réussirent le moins comme colons.

En somme, malgré les facilités et les avantages que lui présentait la nature des lieux, la colonie anglaise en 1796, c'est-à-dire au bout de neuf ans, ne comptait encore que 321 individus se suffisant à eux-mêmes sur une population totale de

4,850, et encore dans ces 321 comptait-on des colons libres venus d'Angleterre. En dehors de ce groupe tous les transportés, soit condamnés en cours de peine, soit libérés, recevaient la ration. Or, on a vu plus haut qu'en outre des 126 concessionnaires qui suffisent à leurs besoins sur les établissements de la Guyane, 400 individus employés soit par les habitants, soit par les services publics, comme ouvriers, ne coûtent plus rien à la transportation.

Ainsi, les obstacles rencontrés par le gouvernement français ne tiennent pas au caractère de la race, puisqu'ils se produisirent identiquement en Australie.

Un détail à noter en passant, c'est que ce ne fut qu'en 1816, 28 ans après la fondation de l'œuvre, que l'Angleterre, sur la demande du gouverneur Macquarie, accorda le passage gratuit aux familles des convicts, faveur que le gouvernement français accorda dès le jour où le premier colon s'installa sur une concession.

Dans l'intervalle qui sépare les essais de 1787 de la grande prospérité actuelle, la loi anglaise a subi des modifications. La transportation fut souvent attaquée au nom des principes même qui l'avaient fait naître, et surtout en raison et selon la tendance des intérêts qu'elle touchait. La transportation, souvent appelée par les colonies comme un bienfait, était ensuite repoussée comme une charge, même comme une injure.

Les modifications qu'il paraît utile de citer, dans cet examen rapide, sont celles de 1825, de 1853 et de 1857.

A partir de 1825 on renonça à transporter les condamnés à moins de 7 ans. Le bill de 1855 allait plus loin; il recomposait une peine des travaux publics à subir dans la métropole; la transportation ne subsistait plus que comme exception s'appliquant seulement aux condamnés à plus de 14 ans. Dès 1857, on se rapprocha de l'ancien système; seulement la trans-

portation devint comme la récompense d'une bonne conduite après une période d'épreuves subies dans les prisons du Royaume-Uni, et ne put être appliquée à des individus ayant moins de sept ans à faire.

Il ne reste pour terminer cette étude comparative, qu'à dire quelques mots de la situation actuelle de la transportation anglaise au point de vue de la dépense.

Les documents officiels publiés par le gouvernement anglais en 1864 (1) nous apprennent que les dépenses de la transportation sont sensiblement plus élevées en Australie que dans les établissements pénitentiaires français. Ainsi un projet de budget joint à une dépêche du gouvernement de *Western-Australia* constate que, déduction faite des dépenses de l'armée et de la justice, le coût d'un transporté s'élève, pour 1864-1865, à 49 livres sterling, soit 1,225 francs. Il résulte d'une lettre du gouverneur de Tasmanie, du 2 septembre 1863, qu'en 1862 l'entretien d'un convict de Port-Arthur a coûté 34 livres sterling, soit 850 francs, et, de deux autres lettres du même fonctionnaire, en date des 16 et 22 septembre, que, pour 1864, la dépense est évaluée par une commission d'enquête à 38 livres sterling, soit 950 francs, et par l'Administration à 30 livres sterling, soit 753 francs. En admettant que ce dernier chiffre, qui est le plus faible, puisse être pris comme terme de comparaison, on doit reconnaître que la dépense de la transportation en Australie dépasse encore de beaucoup celle de la Guyane, puisque, dans cette dernière colonie le coût d'un transporté n'a pas atteint 480 francs en 1865.

En résumé, si le but assigné aux efforts de l'Administration française n'a pas été complétement atteint, si nous avons tra-

(1) Further papers on the subject of convict discipline and transportation presented to both houses of parliament by command of her Majesty, february 1864.

versé des épreuves pénibles, si la distance qui nous sépare du succès semble grande encore, on trouve du moins dans l'histoire de la transportation anglaise, comparée à celle des premières années de la transportation française, plus d'un argument pour justifier le passé de celle-ci et plus d'un motif de bien augurer de son avenir.

ANNEXES.

TABLEAUX STATISTIQUES.

DÉCRETS.

TABLEAUX STATISTIQUES.

Tableau n° 1.

Mouvement du personnel transporté depuis 1852 jusqu'en août 1866.

Depuis le début il a été dirigé sur la Guyane :

					HOMMES.	FEMMES.
Convois d'hommes comprenant	Forçats européens				13,234	″
	Forçats coloniaux				166	″
	Reclusionnaires coloniaux				428	″
	Repris de justice				2,641	″
	Politiques (affiliés aux sociétés secrètes)				329	″
	Transportés volontaires				7	″
Convois de femmes	Provenant des maisons centrales				″	212
	Totaux				16,805	212
					17,017	
Sur ce nombre :						
Libérés rapatriés	Forçats et reclusionnaires		1,239	1,770		
	Repris de justice		348			
	Politiques	Revenus en France	157			
		Partis pour l'étranger	24			
	Volontaires		2			
Décédés	Maladies		6,529	6,806		
	Morts accidentelles		277			
En résidence volontaire à la Guyane	Forçats libérés		90	166		
	Politiques amnistiés		15			
	Reclusionnaires		50			
	Repris de justice		8			
	Volontaires		3			
Évadés ou disparus				809		
					9,551	
	Effectif actuel				7,466	

Effectif des transportés répartis sur les différents établissements pénitentiaires de la Guyane, au 31 août 1866.

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES.		ILES DU SALUT.	ILET LA MÈRE.	KOUROU.	MONTAGNE D'ARGENT.	PÉNITENCIERS FLOTTANTS.	MARONI.	HORS PÉNITENCIERS.	TOTAL.
HOMMES.									
1re Catégorie. Condamnés aux travaux forcés	Européens	833	410	324	7	843	1,871	215	4,503
	Race noire	17	9	144	40	66	3	//	279
2e Catégorie. Condamnés à la reclusion	Européens	//	//	//	//	//	//	//	//
	Race noire	4	5	68	11	26	1	//	115
3e Catégorie. 1re Section. Transportés pour rupture de ban	Européens	452	19	41	3	24	581	2	1122
	Race noire	//	//	2	//	//	//	//	2
3e Catégorie. 2e Section. Transportés pour affiliation aux sociétés secrètes	Européens	1	//	//	//	//	//	//	1
	Race noire	//	//	1	//	//	//	//	1
4e Catégorie. 1re Section. Libérés astreints à la résidence	Européens	78	11	12	//	25	835	159	1,120
	Race noire	2	//	4	1	3	11	26	47
4e Catégorie. 2e Section. Libérés non astreints à la résidence	Européens	19	//	3	//	1	23	5	51
	Race noire	1	//	1	//	2	//	4	8
Étrangers expulsés. — Européens		8	//	//	//	//	//	//	8
Transportés volontaires. — Européens		//	//	//	//	1	//	//	1
FEMMES.									
1re Catégorie. Condamnées aux travaux forcés	Européennes	//	//	2	//	//	123	//	125
	Race noire	//	//	//	//	//	7	10	17
2e Catégorie. Condamnées à la reclusion	Européennes	//	//	1	//	//	19	//	20
	Race noire	//	//	//	//	//	//	//	//
3e Catégorie. 1re Section		//	//	//	//	//	24	//	24
4e Catégorie. 1re Section. Libérées astreintes à la résidence	Européennes	//	//	//	//	//	10	//	10
	Race noire	//	//	//	//	//	//	7	7
4e Catégorie. 2e Section. Libérées non astreintes à la résidence	Européennes	//	//	//	//	//	5	//	5
	Race noire	//	//	//	//	//	//	//	//
TOTAUX		1,415	454	603	62	991	3,513	428	7,466

État des fonctionnaires et agents employés sur les pénitenciers de la Guyane en 1866.

NATURE DES FONCTIONS.	CAYENNE. — ADMINISTRATION GÉNÉRALE.	PÉNITENCIERS FLOTTANTS.	KOUROU.	ILES DU SALUT.	MARONI.	ILET LA MÈRE.	MONTAGNE D'ARGENT.	TOTAUX.
Directeur du service pénitentiaire	1	//	//	//	//	//	//	1
ADMINISTRATION.								
Commandants de pénitenciers	//	1	1	2	5	1	//	10
Sous-commissaires de marine	6	//	//	//	//	//	//	6
Aides-commissaires de marine	7	//	//	1	1	//	//	9
Commis de marine	4	1	//	//	//	1	//	6
Écrivains de marine	11	//	1	//	3	//	//	15
Commis aux vivres	5	//	1	1	5	1	1	14
Magasiniers	3	//	//	//	//	//	//	3
Distributeurs	15	//	1	6	13	1	//	36
Agent comptable	//	//	//	//	1	//	//	1
Boulangers	//	//	1	1	3	1	//	6
CULTE.								
Pères jésuites aumôniers	2	//	1	3	7	1	//	14
Frères jésuites	4	//	1	2	5	1	//	13
Sœurs de Saint-Joseph-de-Cluny	//	//	//	//	8	//	//	8
HÔPITAUX.								
Médecins	//	1	1	5	9	2	1	19
Pharmaciens	//	//	//	1	2	//	//	3
Sœurs de Saint-Paul-de-Chartres	(1)39	//	//	//	//	//	//	39
COLONISATION.								
Vétérinaire	1	//	//	//	//	//	//	1
Agent général de culture	1	//	//	//	//	//	//	1
Agents de culture	//	//	1	//	4	//	2	7
Aides contre-maîtres charpentiers	//	//	//	//	1	//	//	1
Agent forestier	//	//	//	//	1	//	//	1
Totaux	99	3	9	22	68	9	4	214

(1) La répartition des sœurs dans les hôpitaux étant très-variable, les états statistiques envoyés à l'administration centrale n'en font pas mention.

État général de la mortalité depuis le début de la transportation jusques et y compris l'année 1865.

(Proportion pour 100 individus.)

ANNÉES.	ILES DU SALUT ET KOUROU.	ILES DU SALUT.	KOUROU.	ILET LA MÈRE.	MONTAGNE D'ARGENT.	SAINT-GEORGES.	LA COMTÉ.	PÉNITENCIERS FLOTTANTS.	MONTJOLY.	MARONI.		CAYENNE ET QUARTIERS. — Transportés hors pénitenciers.	EFFECTIF MOYEN.	NOMBRE DES DÉCÈS.	PROPORTION DES DÉCÈS pour 100 individus.
										SAINT-LAURENT.	SAINT-LOUIS.				
1852.......	4.8	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	1,500	72	(1) 4.8
1853.......	(2) 15.6	//	//	9.3	(3) 31.1	//	//	//	//	//	//	//	2,703	519	19.2
1854.......	5.6	//	//	6.3	21.3	21.5	//	//	//	//	//	//	2,689	246	9.1
1855.......	35.0	//	//	11.0	17.0	5.0	18.0	//	//	//	//	//	2,954	754	(4) 25.5
1856.......	17.0	//	//	3.4	62.3	2.5	27.9	//	//	//	//	//	3,702	909	(4) 24.5
1857.......	4.2	//	//	5.2	9.3	4.7	16.5	//	//	//	//	//	4,139	346	8.4
1858.......	8.0	//	//	9.2	4.8	17.0	10.8	//	//	//	//	//	4,400	357	8.1
1859.......	6.4	//	//	14.6	5.1	6.3	32.4	7.8	9.3	//	//	//	5,177	514	9.9
1860.......	9.2	//	//	8.6	5.2	5.2	(5) //	6.3	4.3	13.6	16.8	//	5,597	462	8.3
1861.......	13.5	//	//	6.4	11.5	5.6	//	4.4	3.3	1.6	3.2	4.4	6,376	507	8.0
1862.......	11.2	//	//	6.3	7.1	1.3	//	8.0	14.0	2.2	3.8	4.5	6,139	469	7.6
(6) 1863.......	//	8.5	7.3	3.5	5.7	0.0	//	3.9	9.4	1.5	3.3	10.2	6,233	357	5.7
1864.......	//	7.5	1.0	2.9	3.5	3.0	//	3.0	4.0	2.5	2.1	6.3	6,512	263	4.0
1665.......	//	8.3	5.3	5.3	7.3	(7) //	//	5.3	(8) 9.1	(9) 3.4	//	6.0	7,595	395	5.2

(1) La moyenne fournie pour 1852 porte seulement sur les sept derniers mois.

(2) Une sorte d'épidémie sévissait à l'île Royale en 1853.

(3) La mortalité fut très-grande au début, à la Montagne d'Argent.

(4) La fièvre jaune a fait en 1855 et en 1856 de nombreuses victimes. Le chiffre des décès imputables à cette fièvre seule a été de 439 en 1855 et de 518 en 1856. En écartant cet élément d'appréciation, on trouve que la mortalité pour les maladies ordinaires a été de 7.4 en 1855 et de 8.8 en 1856.

(5) Le pénitencier de la Comté a été évacué en 1860.

(6) A partir de 1863, la statistique médicale est donnée séparément pour les îles du Salut et Kourou.

(7) Le pénitencier de Saint-Georges a été évacué en 1865.

(8) Le pénitencier de Monjoly a été évacué à partir de cette époque.

(9) A partir de 1865 la statistique médicale de Saint-Louis est réunie à celle de Saint-Laurent.

Tableau n° 5.

Statistique des hôpitaux sur les pénitenciers de la Guyane, de 1860 à 1865 inclus.

ANNÉES.	MOYENNE DES MALADES par jour.	EFFECTIF MOYEN.	NOMBRE DE JOURNÉES de malades.	PROPORTION pour 100 INDIVIDUS.
1860	374	5,597	136,530	6. 6
1861	482	6,376	175,910	7. 5
1862	456	6,139	166,542	7. 4
1863	473	6,233	173,034	7. 6
1864	430	6,512	157,118	6. 6
1865	459	7,595	168,040	6. 0

Tableau n° 6.

Relevé sommaire des punitions, de 1860 à 1865 inclus.

(Pénitenciers de la Guyane.)

ANNÉES.	EFFECTIF MOYEN.	NOMBRE des CONDAMNÉS évadés.	NOMBRE des CONDAMNÉS réintégrés.	ÉVASIONS DÉFINITIVES.	CHÂTIMENTS corporels.	PUNITIONS DIVERSES.	TOTAL des PUNITIONS.	PROPORTION pour 100 INDIVIDUS
1860	5,597	"	"	"	293	3,984	4,277	76. 0
1861	6,376	256	127	129	302	2,976	3,278	51. 0
1862	6,139	190	108	82	163	3,074	3,227	52. 0
1863	6,233	340	239	101	182	3,976	4,158	67. 0
1864	6,512	526	322	204	158	5,093	5,251	81. 0
1865	7,595	558	405	153	66	6,258	6,324	83. 0

État des productions en 1865 sur les pénitenciers et emploi du temps des transportés.

NATURE DES TRAVAUX.	VALEUR ESTIMATIVE des produits obtenus. (Valeur brute.)	VALEUR des MATIÈRES PREMIÈRES et des frais autres que la main-d'œuvre.	VALEUR NETTE obtenue par la main-d'œuvre.	NOMBRE DE JOURNÉES employées.	MOYENNE du PRODUIT de la journée de travail.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.		
JOURNÉES CONSACRÉES AUX ATELIERS DES PÉNITENCIERS.					
Construction et réparation d'édifices...	800,873 24	480,055 83	320,817 41	135,282	2. 37
Travaux de routes..................	215,602 50	52,299 58	163,302 92	97,622	1. 57
Construction et réparation de chalands.	87,837 21	60,549 84	27,287 37	16,183	1. 68
Travaux de culture, produits réalisés et objets confectionnés..............	1,501,335 80	604,249 06	897,086 77	506,598	1. 77
Réparation de meubles..............	100,160 66	47,026 50	53,134 16	44,958	1. 18
	2,705,809 44	1,244,180 81	1,461,628 63	800,643	1. 82
JOURNÉES NON CONSACRÉES AUX ATELIERS DES PÉNITENCIERS.					
Journées cédées à des administrations publiques et remboursées au Trésor..	49,206 03	//	49,206 03	141,223	//
Journées appliquées au service intérieur des établissements. — Service de nettoyage, entretien, cuisine, boucherie, infirmerie, transports, etc.........	//	//	//	476,781	//
Journées d'hôpital et d'exemption.....	//	//	//	259,745	//
Concessionnaires...................	//	//	//	231,775	//
Repos, fêtes et dimanches...........	//	//	//	375,840	//
Soins de propreté le samedi..........	//	//	//	361,920	//
Journées à la geôle et journées employées chez les particuliers.......	//	//	//	117,230	//
TOTAUX.........	2,755,015 47	1,244,180 81	1,510,834 66	2,765,157	//

État indicatif des journées de travail cédées par le service de la transportation, soit aux particuliers, soit aux services publics, de 1860 à 1865 inclus. (1)

SERVICES.	1860.	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.
Chez les habitants	(2) 89,518	135,685	134,198	115,340	126,865	115,340
Service de l'hôpital	16,902	17,528	18,310	20,658	20,814	19,406
Camp de Saint-Denis	782	1,878	1,408	313	845	1,408
Direction du port	626	313	313	78	//	//
Ponts et chaussées	390	156	//	//	//	//
Imprimerie	78	//	//	//	//	//
Gendarmerie	//	//	3,130	5,008	5,008	5,321
Geôle du service local	313	313	313	313	313	313
Totaux	108,609	155,873	157,672	141,710	153,845	141,788

(1) Dans ce calcul on a fait déduction des jours fériés.

(2) La cession se fait, à charge par les particuliers de nourrir le transporté, et à charge par les services publics, de rembourser à la transportation la dépense de nourriture d'après un tarif fixé par l'autorité locale.

Tableau n° 9.

État des valeurs immobilières et mobilières des pénitenciers au 31 août 1866.

ÉTABLISSEMENTS.	VALEURS IMMOBILIÈRES.	VALEURS MOBILIÈRES.
	fr. c.	fr. c.
Saint-Laurent et annexes	1,396,663 00	606,933 37
Iles du Salut	1,221,850 00	733,962 26
Kourou	444,388 00	201,405 69
Montagne d'Argent	84,200 00	9,094 70
Ilet la Mère	377,300 00	120,637 76
Pénitenciers flottants	//	359,325 74
Totaux	3,524,401 00	2,031,359 52

Récapitulation		
	Valeurs immobilières	3,524,401f 00c
	Valeurs mobilières	2,031,359 52
		5,555,760 52

État de la population établie sur les concessions au Maroni (Guyane).

POPULATION DES CONCESSIONS AU 31 AOÛT 1866.

DÉNOMINATION.	St-LAURENT.	St-LOUIS.	St-MAURICE.	HATTES. (Pointe-Française.)	St-PIERRE.	St-JEAN.	TOTAL.
HOMMES.							
Forçats en cours de peine...	124	100	329	"	"	"	553
Repris de justice en rupture de ban..............	"	"	"	59	"	"	59
Libérés astreints à résidence.	42	"	24	"	165	46	277
Libérés non astreints à résidence................	10	"	"	"	"	"	10
Totaux......	176	100	353	59	165	46	899
FEMMES.							
Femmes transportées provenant des maisons centrales.	72	"	56	"	2	"	130
Femmes ou filles libres ayant rejoint leurs maris ou leurs parents transportés.......	13	"	12	"	"	"	25
Totaux......	85	"	68	"	2	"	155
ENFANTS.							
Enfants nés dans la colonie..	58	"	17	"	"	"	75 sur 124 naissances.
Enfants venus de France....	25	"	10	"	"	"	35 sur 48 arrivés.
Totaux......	83	"	27	"	"	"	110
Total général de la population établie sur les concessions...........							1,164

Le nombre des ménages existant à la même époque était de :

1° Ménages provenant d'unions accomplies dans la colonie avec des filles ou veuves transportées..	130
2° Ménages formés dans la colonie avec des filles non condamnées..........................	5
3° Familles venues de France..	20
4° Femmes venues des maisons centrales pour rejoindre leurs maris..........................	5
5° Familles formées de transportés devenus veufs et ayant des enfants......................	2
Total..................	162

État de la production annuelle en industrie et culture pour les concessions du Maroni, de 1863 à 1865.

(Produits ou fruits destinés à la consommation.)

ANNÉES.	PRODUITS CONSOMMABLES INDUSTRIELS.	PRODUITS CONSOMMABLES DES CULTURES.	TOTAL DES PRODUITS.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1863	16,331 78	17,390 73	33,722 51
1864	30,163 83	33,133 24	63,297 07
1865	67,234 20	33,579 93	100,814 13

Tableau n° 12.

État des valeurs mobilières et immobilières au 31 décembre 1865.

(Concessions au Maroni.)

DÉSIGNATION.	CONCESSIONS des HATTES.	SAINT-LAURENT. CONCESSIONS rurales.	SAINT-LAURENT. CONCESSIONS urbaines.	St-MAURICE.	St-PIERRE.	SAINT-JEAN.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Maisons	9,240 00	262,977 17	71,793 00	232,052 00	22,886 00	2,380 00	601,328 17
Dépendances	23,555 00	23,086 00	2,425 00	3,405 00	4,105 00	530 00	57,106 00
Mobiliers	150 00	14,533 00	5,055 00	5,163 00	425 00	299 50	25,625 50
Bétail	775 00	8,392 00	80 00	880 00	132 00	65 00	10,324 00
Volailles	639 00	4,104 00	208 00	3,904 00	821 30	730 00	10,406 30
Déboisements et défrichements	28,420 00	97,457 00	//	146,832 00	48,640 00	12,370 00	333,719 00
Caféiers	//	42,304 00	//	545 00	604 00	1,213 12	44,666 12
Terrains viviers	6,248 00	19,046 95	83 00	4,672 00	5,575 00	2,403 06	38,028 01
Canaux	//	7,375 00	//	1,500 00	//	//	8,875 00
Rues et routes	//	184,810 00	//	36,875 00	//	//	226,885 00
Places et prairies	5,200 00	52,650 00	//	3,200 00	//	//	55,850 00
Ponts et ponceaux	//	18,920 00	//	5,460 00	//	//	24,380 00
Outillage	//	20,210 92	//	4,000 00	4,300 00	//	28,510 92
Totaux	74,227 00	755,866 04	79,644 00	448,488 00	87,488 30	19,990 68	1,465,704 02

Ration des transportés à la Guyane.

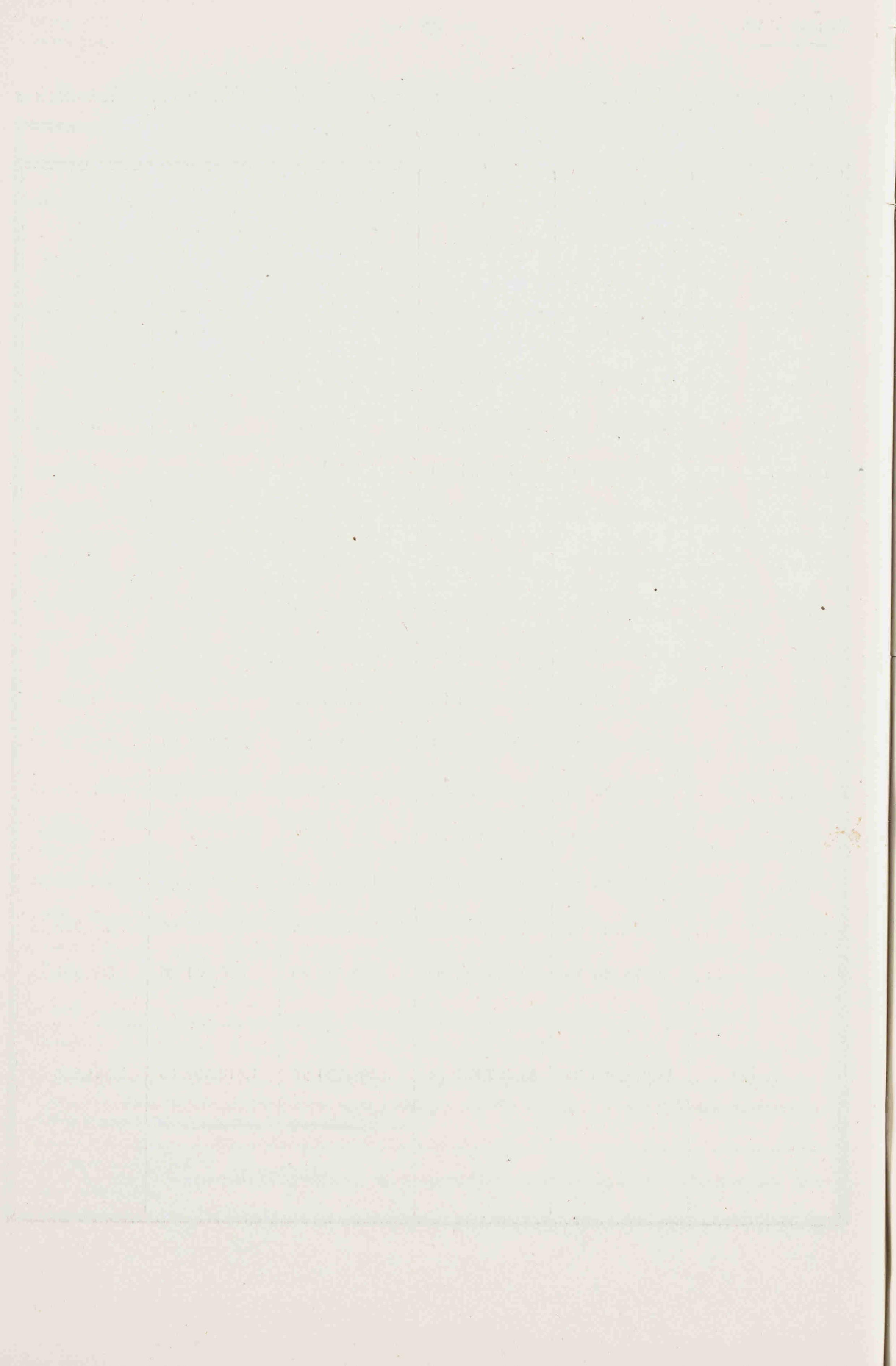
DÉNOMINATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS par RATION.	DIVISION DES REPAS. DÉJEUNER.	DÎNER.	SOUPER.
RACE BLANCHE.					
Pain frais	Kilog.	0 750	0 100	0 325	0 325
ou Biscuit	*Idem.*	0 550	0 080	0 235	0 235
ou Farine de blé blutée à 20 p. 0/0	*Idem.*	0 612	//	//	//
Vin	Litre.	0 25	//	//	//
ou Tafia	*Idem.*	0 06	//	//	//
Viande fraîche [1]	Kilog.	0 350	//	0 350	//
Bœuf salé	*Idem.*	0 250	//	0 250	//
ou Lard salé	*Idem.*	0 180	//	0 180	//
Légumes secs	*Idem.*	0 140	0 020	0 020	0 100
ou Riz	*Idem.*	0 080	0 010	0 010	//
Huile d'olives	*Idem.*	0 009	0 003	//	0 006
ou Saindoux	*Idem.*	0 015	0 005	//	0 010
Sel	*Idem.*	0 022	//	//	//
Vinaigre	Litre.	0 25	//	//	//
Tabac [2]	Kilog.	0 010	//	//	//
RACE NOIRE.					
Couac	*Idem.*	0 750	//	0 375	0 375
ou Pain	*Idem.*	0 750	//	0 375	0 375
Tafia	Litre.	0 06	//	0 06	//
Poisson frais	Kilog.	1 000	//	0 500	0 500
ou Poisson salé	*Idem.*	0 500	//	0 250	0 250
ou Lard salé	*Idem.*	0 200	//	0 100	0 100
Huile d'olives	*Idem.*	0 006	//	//	//
ou Saindoux	*Idem.*	0 010	//	//	//

NOTA. La ration des femmes transportées est la même que celle des hommes. La seule différence consiste en ce qu'elles reçoivent toujours du vin, et jamais de tafia.

(1) Trois repas par semaine.
(2) Le tabac est aujourd'hui distribué comme gratification. — Les transportés se pourvoient généralement de tabac, soit en le cultivant, soit en l'achetant sur leur pécule.

Comparaison des crédits et des dépenses depuis la création des établissements pénitentiaires jusqu'à la fin de 1865.

EXERCICES.	CRÉDITS EN RÈGLEMENT de compte.	DÉPENSES.	EXCÉDANT DE CRÉDIT annulé en règlement d'exercice.	SOMMES VIRÉES en cours ou en règlement d'exercice à d'autres services.	TOTAL. EXCÉDANTS RÉELS des crédits sur ceux alloués par le budget.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1852	2,278,000 00	2,273,856 63	4,143 37	//	4,143 37
1853	2,288,000 00	2,284,307 98	3,692 02	//	3,692 02
1854	2,678,000 00	2,676,121 60	1,878 40	//	1,878 40
1855	3,077,812 50	2,987,428 92	90,383 58	//	90,383 58
1856	3,724,520 00	3,724,032 42	487 58	//	487 58
1857	3,401,878 00	2,084,790 97	1,317,087 03	//	1,317,087 03
1858	2,999,952 90	2,465,876 62	534,076 28	//	534,076 28
1859	3,016,188 70	3,003,394 58	12,794 12	//	12,794 12
1860	3,406,439 25	3,015,378 96	391,060 29	515,000 00	906,060 29
1861	3,715,463 33	3,516,660 20	198,803 13	150,000 00	348,803 13
1862	4,306,779 40	3,755,285 55	551,493 85	//	551,493 85
1863	4,626,204 91	4,505,123 33	122,081 58	315,000 00	437,081 58
1864	4,917,540 00	4,559,586 48	357,953 52	100,000 00	457,953 52
1865	4,478,124 75	4,125,422 80	352,701 95	530,000 00	882,701 95
Totaux	48,914,903 74	44,977,267 04	3,238,636 70	1,610,000 00	5,548,636 70
			5,548,636f 70c		



DÉCRETS.

Décret concernant les individus placés sous la surveillance de la haute police et les individus reconnus coupables d'avoir fait partie d'une société secrète.

Du 8 décembre 1851.

Le Président de la République,

Sur la proposition du Ministre de l'intérieur;

Considérant que la France a besoin d'ordre, de travail et de sécurité; que, depuis un trop grand nombre d'années, la société est profondément inquiétée et troublée par les machinations de l'anarchie, ainsi que par les tentatives insurrectionnelles des affiliés aux sociétés secrètes et repris de justice toujours prêts à devenir des instruments de désordre;

Considérant que, par ses constantes habitudes de révolte contre toutes les lois, cette classe d'hommes, non-seulement compromet la tranquillité, le travail et l'ordre public, mais encore autorise d'injustes attaques et de déplorables calomnies contre la saine population ouvrière de Paris et de Lyon;

Considérant que la législation actuelle est insuffisante, et qu'il est nécessaire d'y apporter des modifications, tout en conciliant les devoirs de l'humanité avec les intérêts de la sécurité générale;

Décrète :

ARTICLE PREMIER.

Tout individu placé sous la surveillance de la haute police, qui sera reconnu coupable de rupture de ban, pourra être transporté, par mesure de sûreté générale, dans une colonie pénitentiaire, à Cayenne ou en Algérie. La durée de la transportation sera de cinq années au moins et de dix ans au plus.

ART. 2.

La même mesure sera applicable aux individus reconnus coupables d'avoir fait partie d'une société secrète.

ART. 3.

L'effet du renvoi sous la surveillance de la haute police sera, à l'avenir, de donner au Gouvernement le droit de déterminer le lieu dans lequel le condamné devra résider après qu'il aura subi sa peine.

L'administration déterminera les formalités propres à constater la présence continue du condamné dans le lieu de sa résidence.

ART. 4.

Le séjour de Paris et celui de la banlieue de cette ville sont interdits à tous les individus placés sous la surveillance de la haute police.

ART. 5.

Les individus désignés par l'article précédent seront tenus de quitter Paris et la banlieue dans le délai de dix jours, à partir de la promulgation du présent décret, à moins qu'ils n'aient obtenu un permis de séjour de l'administration. Il sera délivré, à ceux qui la demanderont, une feuille de route et de secours qui réglera leur itinéraire jusqu'à leur domicile d'origine ou jusqu'au lieu qu'ils auront désigné.

ART. 6.

En cas de contravention aux dispositions prescrites par les articles 4 et 5 du présent décret, les contrevenants pourront être transportés, par mesure de sûreté générale, dans une colonie pénitentiaire, à Cayenne ou en Algérie.

ART. 7.

Les individus transportés en vertu du présent décret seront assujettis au travail sur l'établissement pénitentiaire. Ils seront privés de leurs droits civils et politiques. Ils seront soumis à la juridiction militaire; les lois militaires leur seront applicables. Toutefois, en cas d'évasion de l'établissement, les transportés seront condamnés à un emprisonnement qui ne pourra excéder le temps pendant lequel ils auront encore à subir la transportation. Ils seront soumis à la discipline et à la subordination militaire envers leurs chefs et surveillants civils ou militaires, pendant la durée de l'emprisonnement.

ART. 8.

Des règlements du pouvoir exécutif détermineront l'organisation de ces colonies pénitentiaires.

ART. 9.

Les Ministres de l'intérieur et de la guerre sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, à l'Élysée-National, le Conseil des Ministres entendu, le 8 décembre 1851.

Signé LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Le Ministre de l'Intérieur,

Signé A. DE MORNY.

Décret concernant les condamnés aux travaux forcés, actuellement détenus dans les bagnes, et qui seront envoyés à la Guyane française pour y subir leur peine.

Du 27 Mars 1852.

LOUIS-NAPOLÉON, Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre de la marine et des colonies;

Considérant que, sans attendre la loi qui doit modifier le Code pénal, quant au mode d'application des travaux forcés pour l'avenir, le Gouvernement est, dès à présent, en mesure de faire passer à la Guyane française, pour y subir leur peine, un certain nombre de condamnés détenus dans les bagnes,

Décrète :

ARTICLE PREMIER.

Les condamnés aux travaux forcés, actuellement détenus dans les bagnes et qui seront envoyés à la Guyane française pour y subir leur peine, y seront employés aux travaux de la colonisation, de la culture, de l'exploitation des forêts et à tous autres travaux d'utilité publique.

ART. 2.

Ils ne pourront être enchaînés deux à deux ou assujettis à traîner le boulet, qu'à titre de punition disciplinaire ou par mesure de sûreté.

ART. 3.

Les femmes condamnées aux travaux forcés pourront être conduites à la Guyane française et placées sur un établissement créé dans

la colonie. Elles seront employées à des travaux en rapport avec leur âge et avec leur sexe.

ART. 4.

Les condamnés des deux sexes qui auront subi deux années au moins de leur peine, tant en France que dans la colonie, et qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite et leur repentir, pourront obtenir :

1° L'autorisation de travailler, aux conditions déterminées par l'Administration, soit pour les habitants de la colonie, soit pour les administrations locales;

2° L'autorisation de contracter mariage;

3° La concession d'un terrain et la faculté de le cultiver pour leur propre compte.

Cette concession ne pourra devenir définitive qu'après dix années de possession.

Un règlement déterminera : 1° les conditions sous lesquelles ces concessions pourront être faites, soit à titre provisoire, soit à titre définitif; 2° l'étendue des droits des tiers, de l'époux survivant ou des héritiers du concessionnaire sur les terrains concédés.

ART. 5.

La famille du condamné pourra être autorisée à le rejoindre dans la colonie et à vivre avec lui, lorsqu'il aura été placé dans la condition prévue par l'article 4.

ART. 6.

Tout condamné dont la peine sera inférieure à huit années de travaux forcés sera tenu, à l'expiration de ce terme, de résider dans la colonie pendant un temps égal à la durée de sa condamnation.

Si la peine est de huit années et au delà, il sera tenu de résider à la Guyane française pendant toute sa vie.

En cas de grâce, le libéré ne pourra être dispensé de l'obligation de la résidence que par une disposition spéciale des lettres de grâce.

Toutefois, le libéré pourra quitter momentanément la colonie, en vertu d'une autorisation expresse du gouverneur, mais sans pouvoir être autorisé à se rendre en France.

ART. 7.

Des concessions provisoires ou définitives de terrains pourront être faites aux individus qui, ayant subi leur peine, resteront dans la colonie, conformément à ce qui est prévu par l'article 6.

ART. 8.

Les condamnés libérés en France pourront obtenir d'être transportés à la Guyane, à la condition d'y être soumis au régime établi par les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 7 du présent décret, sans préjudice de l'application de l'article 44 du Code pénal, relatif à la surveillance de la haute police.

ART. 9.

Les condamnés pourront obtenir partiellement ou intégralement l'exercice des droits civils dans la colonie. Ils pourront être autorisés à jouir ou à disposer de tout ou partie de leurs biens.

Les actes faits par les condamnés dans la colonie jusqu'à leur libération ne pourront engager les biens qu'ils possédaient au jour de leur condamnation, ou ceux qui leur seront échus par succession, donation ou testament, à l'exception des biens dont la remise a été autorisée.

ART. 10.

Tout condamné à temps qui se sera rendu coupable d'évasion sera puni de deux ans à cinq ans de travaux forcés. Cette peine ne se confondra pas avec celle antérieurement prononcée.

La peine, pour le condamné à perpétuité, sera l'application à la double chaîne pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

ART. 11.

Tout libéré astreint à résider à la Guyane, conformément à l'ar-

ticle 6, et qui aura quitté la colonie sans autorisation, sera renvoyé aux travaux forcés pendant une durée de un an à trois ans.

ART. 12.

Les infractions prévues par les articles 10 et 11, et tous crimes et délits commis par les condamnés seront jugés par le premier conseil de guerre de la colonie, *faisant fonction de tribunal maritime spécial,* et auquel seront adjoints deux officiers du commissariat de la marine.

ART. 13.

Un arrêté du gouverneur déterminera, jusqu'à ce qu'il y soit pourvu par un décret, le régime disciplinaire des établissements qui seront créés à la Guyane, en exécution des dispositions qui précèdent.

ART. 14.

Le Ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 27 mars 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Le Ministre de la Marine et des Colonies

Signé THÉODORE DUCOS

Décret concernant les transportés de 1848 et de 1852.

Du 31 mai 1852.

LOUIS-NAPOLÉON, Président de la République française,

Considérant que des actes de rébellion se sont manifestés à l'établissement disciplinaire spécial de Lambessa, où sont réunis les transportés de 1848, et que les officiers et sous-officiers préposés à leur garde sont en butte à des menaces qu'il importe de faire cesser;

Considérant qu'il est juste, d'un autre côté, de faciliter le retour au bien de ceux qui sont disposés à obéir à l'autorité,

Décrète :

ARTICLE PREMIER.

Seront conduits à Cayenne les transportés de 1848, qui, depuis leur arrivée en Algérie, ont été ou seront, à l'avenir, condamnés à une peine afflictive et infamante pour insubordination ou pour tout autre crime.

ART. 2.

Les transportés de 1848 qui se refuseront au travail et à l'obéissance, et contre lesquels tous les moyens ordinaires de répression disciplinaire auront été vainement épuisés, recevront la même destination.

ART. 3.

Pourront être dispensés des obligations journalières du régime pénitentiaire, conformément aux articles 3 et 4 du décret du 28 mars 1852, les transportés de 1848 qui offriront des garanties de bonne conduite et d'aptitude pour le travail.

ART. 4.

Les dispositions des articles 1 et 2 du présent décret, dont l'exécution est confiée au ministre de la guerre, seront applicables aux transportés de 1852.

Fait au palais des Tuileries, le 31 mai 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Par le Prince-Président :

Le Ministre de la Guerre,

Signé A. DE SAINT-ARNAUD.

Décret portant que les individus des deux sexes, d'origine africaine ou asiatique, condamnés aux travaux forcés ou à la reclusion par les tribunaux de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion, peuvent être envoyés dans les établissements pénitentiaires de la Guyane.

Du 20 août 1853.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Vu les articles 15, 16 et 21 des ordonnances des 30 décembre 1827, 29 octobre 1828 et 15 février 1829, portant application du Code pénal aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane française et de la Réunion, lesdits articles déterminant pour ces colonies le mode d'exécution de la peine des travaux forcés et de celle de la reclusion;

Vu le décret du 27 mars 1852, portant création d'un établissement pénal à la Guyane française;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État de la marine et des colonies,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Peuvent être envoyés dans les établissements pénitentiaires de la Guyane française,

1° Les individus des deux sexes, d'origine africaine ou asiatique,

condamnés aux travaux forcés par les tribunaux de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion;

2° Les individus des deux sexes, de même origine, condamnés à la reclusion dans ces colonies.

ART. 2.

Les condamnés aux travaux forcés qui sont envoyés à la Guyane, conformément à l'article qui précède, sont soumis aux dispositions du décret du 27 mars 1852.

Néanmoins, les articles 6 et 11 de cet acte ne sont pas applicables aux individus condamnés pour crimes commis antérieurement à la promulgation du présent décret.

ART. 3.

Le régime applicable dans les établissements pénitentiaires de la Guyane aux individus condamnés à la reclusion est ainsi réglé :

Les condamnés à la reclusion seront complétement séparés des condamnés aux travaux forcés.

Ils pourront être employés, hors des prisons, à des travaux d'utilité publique; ces travaux seront distincts de ceux auxquels sont assujettis les condamnés aux travaux forcés.

La nature et la durée journalière de ces travaux seront l'objet d'un règlement local, qui devra être confirmé par décret.

ART. 4.

Tout condamné à la reclusion, qui se sera rendu coupable d'évasion, sera puni de deux ans à cinq ans de prolongation de la même peine.

ART. 5.

Sont applicables aux condamnés à la reclusion les articles 4, 5, 7 et 9 du décret du 27 mars 1852.

ART. 6.

Notre ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 20 août 1853.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État de la Marine et des Colonies,

Signé THÉODORE DUCOS.

Loi sur l'exécution de la peine des travaux forcés.

Du 30 mai 1854.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La peine des travaux forcés sera subie, à l'avenir, dans des établissements créés par décrets de l'Empereur, sur le territoire d'une ou de plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie.

Néanmoins, en cas d'empêchement à la translation des condamnés, et jusqu'à ce que cet empêchement ait cessé, la peine sera subie provisoirement en France.

ART. 2.

Les condamnés seront employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique.

ART. 3.

Ils pourront être enchaînés deux à deux ou assujettis à traîner le boulet à titre de punition disciplinaire ou par mesure de sûreté.

ART. 4.

Les femmes condamnées aux travaux forcés pourront être conduites dans un des établissements créés aux colonies; elles seront séparées des hommes et employées à des travaux en rapport avec leur âge et leur sexe.

ART. 5.

Les peines des travaux forcés à perpétuité et des travaux forcés à temps ne seront prononcées contre aucun individu âgé de soixante ans accomplis au moment du jugement; elles seront remplacées par celle de la reclusion, soit à perpétuité, soit à temps, selon la durée de la peine qu'elle remplacera.

L'article 72 du Code pénal est abrogé.

ART. 6.

Tout individu condamné à moins de huit années de travaux forcés sera tenu, à l'expiration de sa peine, de résider dans la colonie pendant un temps égal à la durée de sa condamnation.

Si la peine est de huit années, il sera tenu d'y résider pendant toute sa vie.

Toutefois, le libéré pourra quitter momentanément la colonie en vertu d'une autorisation expresse du gouverneur. Il ne pourra, en aucun cas, être autorisé à se rendre en France.

En cas de grâce, le libéré ne pourra être dispensé de l'obligation de la résidence que par une disposition spéciale des lettres de grâce.

ART. 7.

Tout condamné à temps qui, à dater de son embarquement, se sera rendu coupable d'évasion, sera puni de deux ans à cinq ans de travaux forcés.

Cette peine ne se confondra pas avec celle antérieurement prononcée.

La peine pour les condamnés à perpétuité sera l'application à la double chaîne pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

ART. 8.

Tout libéré coupable d'avoir, contrairement à l'article 6 de la présente loi, quitté la colonie sans autorisation, ou d'avoir dépassé le délai fixé par l'autorisation, sera puni de la peine d'un an à trois ans de travaux forcés.

ART. 9.

La reconnaissance de l'identité de l'individu évadé, ou en état d'infraction aux dispositions de l'article 6, sera faite soit par le tribunal désigné dans l'article suivant, soit par la cour qui aura prononcé la condamnation.

ART. 10.

Les infractions prévues par les articles 7 et 8, et tous crimes ou délits commis par les condamnés, seront jugés par un tribunal maritime spécial établi dans la colonie.

Jusqu'à l'établissement de ce tribunal, le jugement appartiendra au premier conseil de guerre de la colonie, auquel seront adjoints deux officiers du commissariat de la marine.

Les lois concernant les crimes et délits commis par les forçats, et les peines qui leur sont applicables, continueront à être exécutées.

ART. 11.

Les condamnés des deux sexes qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourront obtenir :

1° L'autorisation de travailler aux conditions déterminées par l'Administration, soit pour les habitants de la colonie, soit pour les administrations locales;

2° Une concession de terrain et la faculté de le cultiver pour leur propre compte.

Cette concession ne pourra devenir définitive qu'après la libération du condamné.

ART. 12.

Le Gouvernement pourra accorder aux condamnés aux travaux forcés à temps l'exercice, dans la colonie, des droits civils, ou de quelques-uns de ces droits, dont ils sont privés par leur état d'interdiction légale.

Il pourra autoriser ces condamnés à jouir ou disposer de tout ou partie de leurs biens.

Les actes faits par les condamnés dans la colonie, jusqu'à leur libération, ne pourront engager les biens qu'ils possédaient au jour de leur condamnation, ou ceux qui leur seront échus par succession, donation ou testament, à l'exception des biens dont la remise aura été autorisée.

Le Gouvernement pourra accorder aux libérés l'exercice, dans la colonie, des droits dont ils sont privés par les troisième et quatrième paragraphes de l'article 34 du Code pénal.

ART. 13.

Des concessions provisoires ou définitives de terrains pourront être faites aux individus qui ont subi leur peine et qui restent dans la colonie.

ART. 14.

Un règlement d'administration publique déterminera tout ce qui concerne l'exécution de la présente loi, et notamment :

1° Le régime disciplinaire des établissements des travaux forcés ;

2° Les conditions sous lesquelles des concessions de terrains, provisoires ou définitives, pourront être faites aux condamnés ou libérés, eu égard à la durée de la peine prononcée contre eux, à leur bonne conduite, à leur travail et à leur repentir ;

3° L'étendue du droit des tiers, de l'époux survivant et des héritiers du concessionnaire sur les terrains concédés.

ART. 15.

Les dispositions de la présente loi, à l'exception de celles prescrites par les articles 6 et 8, sont applicables aux condamnations antérieurement prononcées et aux crimes antérieurement commis.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 3 mai 1854.

Le Président,

Signé BILLAULT.

Les Secrétaires,

Signé JOACHIM MURAT, ED. DALLOZ, baron ESCHASSÉRIAUX.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à l'exécution de la peine des travaux forcés.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 20 mai 1854.

Le Président,

Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé Comte DE LA RIBOISIÈRE, AM. THAYER,
baron T. DE LACROSSE.

VU et SCELLÉ du sceau du Sénat :

Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre

ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 30 mai 1854.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,

Signé Achille Fould.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre Secrétaire d'État au département de la Justice,

Signé Abbatucci.

Décret du 29 août 1855, qui règle le régime pénal et disciplinaire des individus subissant la transportation dans les colonies d'outre-mer.

RAPPORT À L'EMPEREUR.

SIRE,

Indépendamment des condamnés aux travaux forcés, dont le régime dans les établissements pénitentiaires de la Guyane est déterminé par la loi du 30 mai 1854, il se trouve dans cette colonie des individus, en assez grand nombre, atteints, à divers titres, de la mesure de la transportation. La peine que subissent ces transportés tire sa source, directement ou indirectement, soit du décret du 8 décembre 1851, rendu à la suite des actes qui ont, à cette époque, assuré le salut de la France, soit des décrets subséquents des 5 mars et 31 mai 1852, soit même de la loi du 24 janvier 1850, rendue pour les insurgés de juin 1848 transportés en Algérie.

Le régime pénal et disciplinaire des *transportés*, quoique résultant des actes que je viens de citer, ne s'y trouve pas déterminé dans des termes assez généraux et assez explicites pour avoir prévenu toute incertitude sur les juridictions et la législation répressive qui leur sont applicables, sur l'obligation du travail qui leur est imposée, et sur l'action disciplinaire à laquelle ils sont soumis.

Il y a de plus, à la Guyane, une catégorie d'individus dont le nombre, déjà grand, ira en croissant de plus en plus; c'est la catégorie des libérés qui, soit par suite de leur transport dans la colonie, soit à raison de l'expiration de leur peine à la Guyane même, y

tiennent résidence, sans qu'aucune disposition spéciale permette de leur appliquer le même régime pénal et la même juridiction qu'aux autres transportés auxquels il est cependant nécessaire de les assimiler sous ce rapport.

Il importe de faire cesser les incertitudes de ce régime dont les lacunes pourraient se faire sentir, même en Algérie, si les établissements de transportation ne s'y trouvaient pas englobés dans le régime des zones militaires.

C'est dans ce but qu'après concert préalable entre les départements de la justice, de la guerre et de la marine, Votre Majesté, sur la proposition de mon prédécesseur, a saisi le Conseil d'État d'un projet que cette assemblée a discuté et adopté.

D'après l'avis du Conseil, je propose à Votre Majesté d'approuver que les dispositions, dont l'adoption est jugée nécessaire, soient consacrées par voie de décret par l'application de l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854, et attendu que les établissements coloniaux, autres que la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion, doivent être exclusivement régis par les décrets de l'Empereur.

Cet acte applique à tous les *transportés,* indistinctement, qui ont été envoyés dans les établissements pénitentiaires autrement que comme forçats, le régime indiqué par la loi du 24 janvier 1850, et par le décret du 8 décembre 1851, c'est-à-dire l'obligation du travail combinée avec la juridiction, les lois, la subordination et la discipline militaires.

Quant aux *forçats libérés* et aux *repris de justice,* ils sont soumis au même régime, moins l'obligation du travail, qui ne pourrait leur être imposée sans modifier la loi du 30 mai 1854, relative au mode d'exécution de la peine des travaux forcés; mais cette exemption du travail obligatoire ne déroge pas à la disposition générale du Code pénal, qui soumet les libérés à la surveillance, et cette surveillance leur est applicable telle que l'a définie le décret du 8 décembre 1851.

Au moyen de cet acte, qui arme les autorités et la justice coloniales d'attributions maintenant bien définies, l'action coërcitive et répressive, dans les pénitenciers, sera désormais à l'abri des hésitations qui

ont pu, dans certains moments, l'affaiblir et la ralentir, et j'ajoute que cette situation doit tourner à l'avantage des transportés eux-mêmes, au sort desquels il ne s'agit pas d'apporter des aggravations, mais qui ont tout intérêt à voir tracer nettement leurs devoirs, leurs obligations, et à bien connaître d'avance les conséquences de leurs manquements.

J'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté de revêtir ce projet de décret de sa sanction.

Je suis, etc.

L'Amiral, Ministre Secrétaire d'État de la Marine et des Colonies,

Signé HAMELIN.

Du 29 août 1855.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies;

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu le décret du 27 juin 1848, la loi du 24 janvier 1850, les décrets du 31 janvier de la même année, des 8 décembre 1851, 5 mars et 31 mai 1852, concernant les individus soumis à la transportation dans les colonies pénitentiaires;

Vu les décrets des 27 mars 1852 et 20 août 1853, concernant les condamnés et libérés des colonies, transférés dans les mêmes établissements;

Vu le sénatus-consulte du 24 février et le décret du 10 mars 1855, qui rendent applicable à toutes les colonies la loi du 30 mai 1854, sur l'exécution de la peine des travaux forcés;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Tous les individus subissant, à quelque titre que ce soit, la transportation dans les colonies pénitentiaires d'outre-mer sont assujettis au travail, et soumis à la subordination et à la discipline militaires.

Ils sont justiciables des conseils de guerre; les lois militaires leur sont applicables.

ART. 2.

Les dispositions du second paragraphe de l'article précédent sont applicables aux libérés et repris de justice tenus de résider dans la colonie.

ART. 3.

Les dispositions de la loi du 30 mai 1854 continueront de régir les condamnés aux travaux forcés qui subiront leur peine dans une colonie pénitentiaire.

ART. 4.

Nos ministres secrétaires d'État au département de la marine et des colonies, et au département de la guerre, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait au palais des Tuileries, le 29 août 1855.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

L'Amiral, Ministre Secrétaire d'État de la Marine et des Colonies,

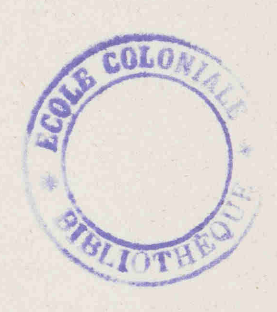
Signé Hamelin.

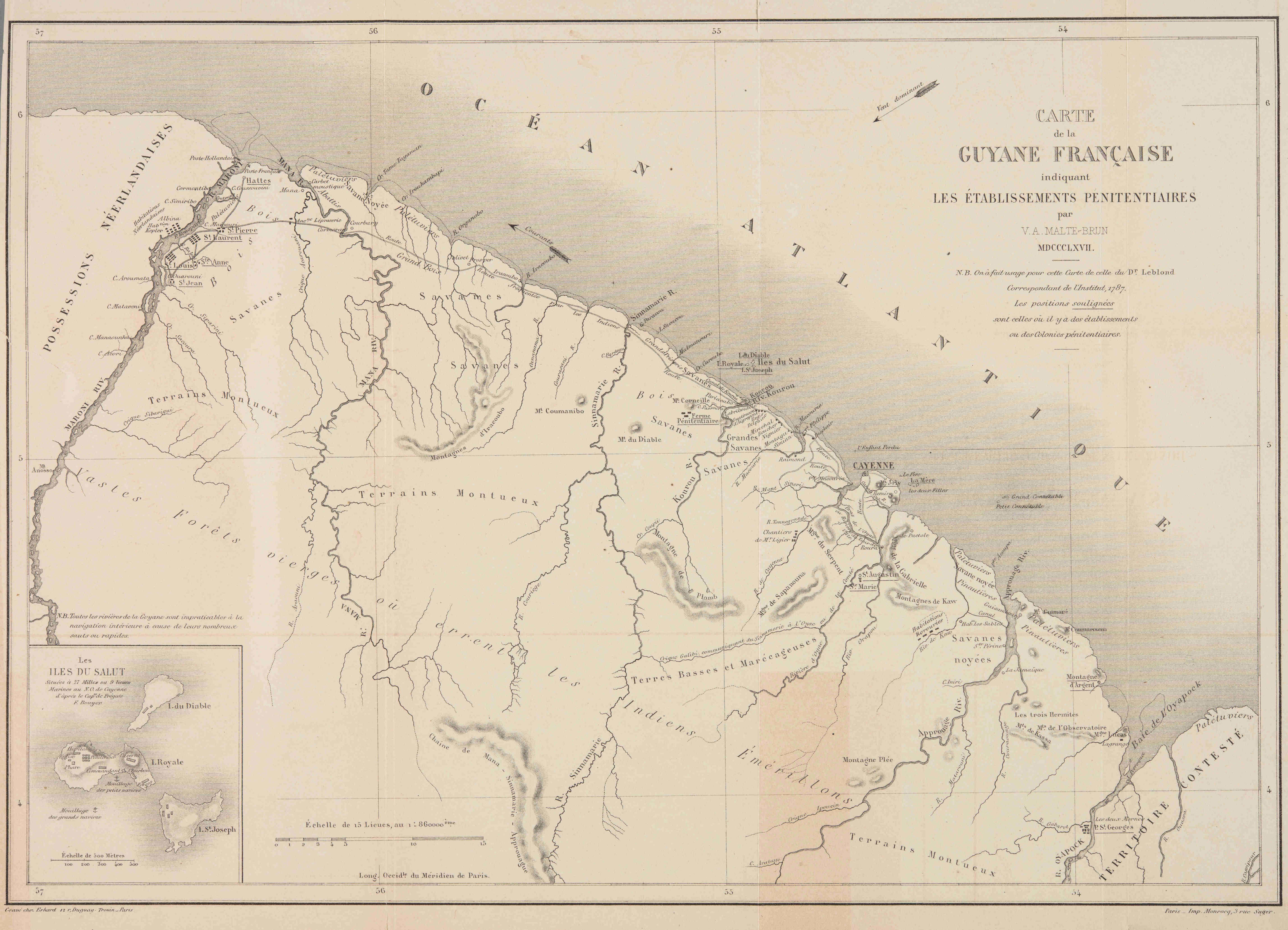
TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXES.

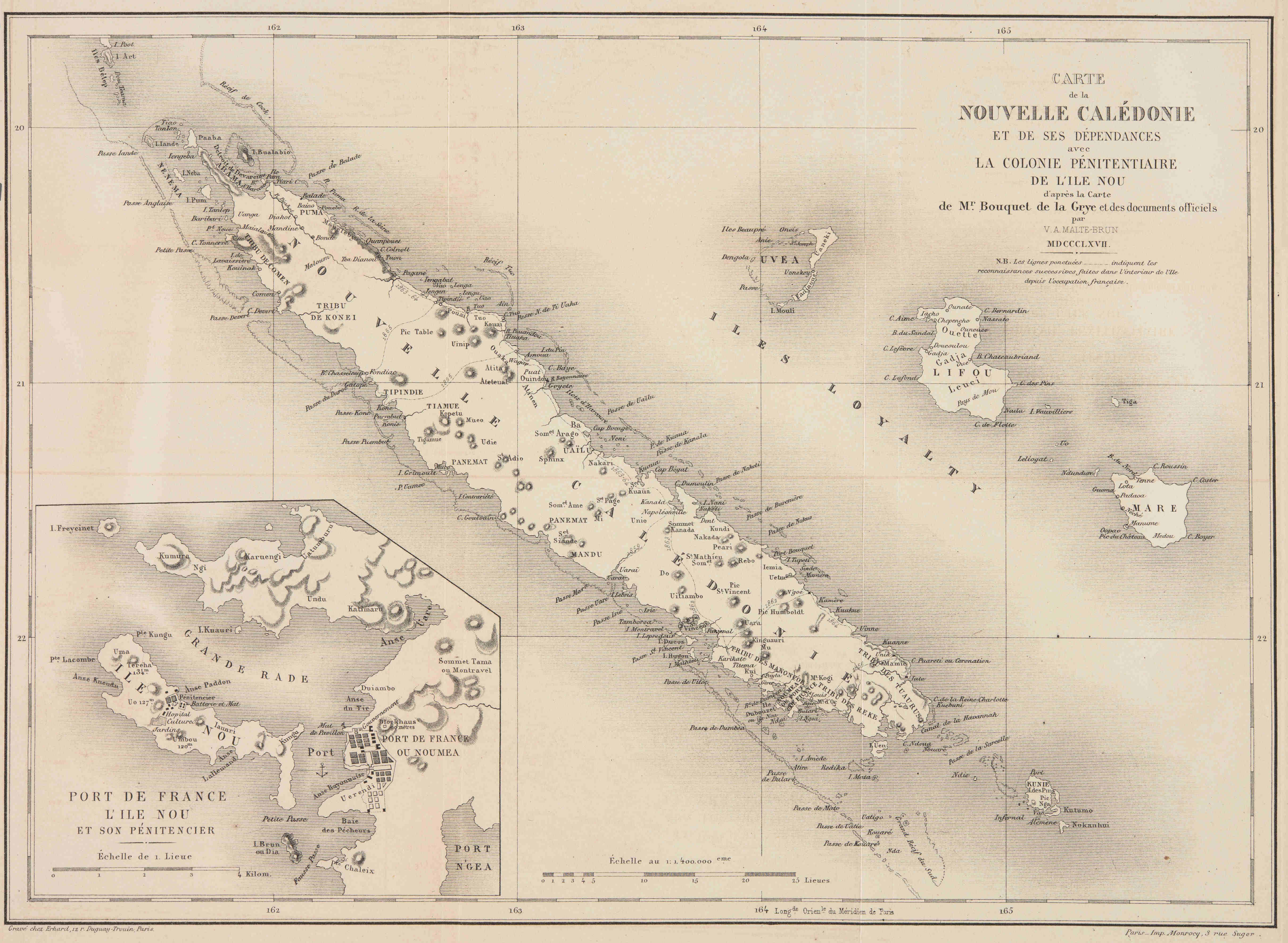
TABLEAUX STATISTIQUES.

DÉCRETS.





CARTE
de la
GUYANE FRANÇAISE
indiquant
LES ÉTABLISSEMENTS PENITENTIAIRES
par
V.A. MALTE-BRUN
MDCCCLXVII.
N.B. On a fait usage pour cette Carte de celle du Dr. Leblond Correspondant de l'Institut, 1787.
Les positions soulignées sont celles où il y a des établissements ou des Colonies pénitentiaires.
OCÉAN ATLANTIQUE
Vent dominant
Courants
POSSESSIONS NÉERLANDAISES
MARONI RIV.
MANA R.
Poste Hollandais
Poste Français
Hattes
St. Pierre
St. Laurent
St. Louis
Ste. Anne
St. Jean
Albina
Mana
Lépreserie
Courbary
Grand Bois
Savanes
Terrains Montueux
Vastes Forêts vierges où errent les Indiens Émérillons
Mt. Coumanibo
Montagnes d'Iracoubo
Mt. du Diable
Sinnamarie R.
Iles du Salut
I. du Diable
I. Royale
I. St. Joseph
Kourou
Riv. Kourou
Ferme Pénitentiaire
Grandes Savanes
Kourou R.
CAYENNE
L'Enfant Perdu
Le Père
La Mère
les deux Filles
Grand Connétable
Petit Connétable
Chantiers de Mr. Ligier
Mgne. du Serpent
Montagne de Plomb
Mgne. de Sapanoune
St. Augustin
Ste. Marie
Mgne. de la Gabrielle
Montagnes de Kaw
Habitations Kérouriés
Savanes noyées
Approuague Riv.
Montagne d'Argent
Les trois Hermites
Mgne. de l'Observatoire
Montagne Plée
Terres Basses et Marécageuses
Crique Galibi communiquant du Sinnamarie à l'Oyac
Chaîne de Mana - Sinnamarie - Approuague
Baie de l'Oyapock
R. OYAPOCK
St. Georges
Les deux Mornes
TERRITOIRE CONTESTÉ
Palétuviers
N.B. Toutes les rivières de la Guyane sont impraticables à la navigation intérieure à cause de leurs nombreux sauts ou rapides.
Les ILES DU SALUT
Situées à 27 Milles ou 9 lieues Marines au N.O. de Cayenne d'après le Capne. de Frégate F. Bouyer
I. du Diable
I. Royale
Phare
Commandant
Mouillage des petits navires
Mouillage des grands navires
I. St. Joseph
Échelle de 500 Mètres
100 200 300 400 500
Échelle de 15 Lieues, au 1 : 860000ème
0 1 2 3 4 5 10 15
Long. Occidle. du Méridien de Paris.
57 56 55 54
Gravé chez Erhard 12 r. Duguay-Trouin _ Paris
Paris _ Imp. Monrocq, 3 rue Suger.


CARTE
de la
NOUVELLE CALÉDONIE
ET DE SES DÉPENDANCES
avec
LA COLONIE PÉNITENTIAIRE
DE L'ILE NOU
d'après la Carte
de Mr. Bouquet de la Grye et des documents officiels
par
V. A. MALTE-BRUN
MDCCCLXVII.
N.B. Les lignes ponctuées .... indiquent les reconnaissances successives faites dans l'intérieur de l'Ile depuis l'occupation française.
NOUVELLE CALÉDONIE
ILES LOYALTY
UVEA
LIFOU
MARE
KUNIE I. des Pins
PORT DE FRANCE
L'ILE NOU
ET SON PÉNITENCIER
Échelle de 1. Lieue
GRANDE RADE
ILE NOU
PORT DE FRANCE OU NOUMEA
PORT N'GEA
Échelle au 1:1.400.000 eme
25 Lieues
4 Kilom.
162
163
164
165
20
21
22
Long.de Orient.le du Méridien de Paris
Gravé chez Erhard, 12 r. Duguay-Trouin, Paris.
Paris _ Imp. Monrocq, 3 rue Suger.